ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP Nº 043/2026

1. INTRODUÇÃO

O presente Estudo Técnico Preliminar – ETP integra a fase preparatória da contratação pública e tem por finalidade identificar e analisar a necessidade administrativa, os requisitos da contratação, as alternativas disponíveis no mercado e a viabilidade técnica, operacional, econômica e administrativa da solução a ser adotada, nos termos do art. 18, § 1º, da Lei Federal nº 14.133/2021.

O estudo decorre do Documento de Formalização da Demanda – DFD nº 55/2026, elaborado a partir da necessidade administrativa de aprimorar a gestão, o controle e a rastreabilidade das operações relacionadas à frota municipal, abrangendo abastecimento, manutenção, peças, insumos, controle operacional e mecanismos tecnológicos de fiscalização. A definição da solução contratual mais adequada, inclusive quanto à utilização e à forma de contratação de rastreamento/telemetria, será objeto do levantamento de mercado e das análises desenvolvidas neste ETP.

Conforme Comunicação Interna nº 001/2026, que deu ciência ao Despacho Decisório nº 001/2026, a Autoridade Competente determinou a anulação do referido procedimento licitatório, com fundamento no art. 71, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021, em decorrência do exercício do poder-dever de autotutela administrativa.

A instauração do novo processo tem por finalidade reconstruir a fase preparatória da contratação, com aprimoramento da motivação técnica, da delimitação do objeto, da justificativa da modelagem adotada, da composição econômica da solução, dos critérios de execução contratual e dos mecanismos de fiscalização, controle e rastreabilidade.

A demanda refere-se à contratação de empresa especializada para prestação de serviços de gerenciamento integrado da frota municipal, por meio de sistema informatizado, rede credenciada de estabelecimentos e mecanismos tecnológicos de controle, contemplando abastecimento de combustíveis, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos, execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva, gestão de ordens de serviço, controle das transações e rastreamento dos veículos formalmente indicados pela Administração.

A necessidade decorre da essencialidade da frota municipal para a execução de serviços públicos de competência das Secretarias Municipais de Saúde, Educação, Assistência Social, Administração e Planejamento, Obras, Serviços e Transportes, Urbanismo, Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

A frota é utilizada em atividades como transporte de pacientes, deslocamento de equipes técnicas, apoio às atividades escolares, execução de serviços urbanos, manutenção de estradas vicinais, atendimento a demandas rurais, suporte às atividades administrativas, transporte operacional e utilização de máquinas e veículos pesados em serviços públicos de interesse coletivo.

Atualmente, as demandas de abastecimento, manutenção, peças, insumos e serviços correlatos são atendidas por meio de contratações fragmentadas, o que limita a consolidação dos dados, dificulta o

controle centralizado das despesas, fragiliza a rastreabilidade das operações e amplia a complexidade da fiscalização contratual.

A futura contratação busca substituir a lógica fragmentada por modelo integrado de gerenciamento, capaz de centralizar informações, registrar operações, controlar autorizações, identificar veículos e condutores, acompanhar consumo, manutenção, custos por unidade administrativa e desempenho da frota, além de permitir maior transparência, controle interno e eficiência na aplicação dos recursos públicos.

Considerando os questionamentos apresentados durante o procedimento anteriormente anulado, o presente ETP deverá avaliar de forma expressa, entre outros aspectos, a modelagem da contratação, a análise do parcelamento técnico, o tratamento adequado dos mecanismos tecnológicos de controle da frota, a definição dos veículos a serem acompanhados por rastreamento ou tecnologia equivalente, a composição econômica da solução, a eventual incidência de taxas secundárias na rede credenciada, a exequibilidade das propostas, o faturamento, a medição, a fiscalização e o **Mapa de Riscos da Contratação**, bem como, quando pertinente, a avaliação da necessidade de Matriz de Alocação de Riscos."

Assim, o ETP será desenvolvido de forma integrada com o DFD, a relação atualizada da frota, a estimativa de despesas gerenciadas, a pesquisa de mercado, a memória de cálculo da taxa administrativa, a memória de cálculo das taxas secundárias, o Termo de Referência, o mapa de riscos da contratação e os demais documentos da fase preparatória, sem prejuízo de eventual matriz de riscos, caso adotada, observando os princípios do planejamento, eficiência, economicidade, competitividade, proporcionalidade, motivação, transparência, segurança jurídica, controle, segregação de funções e interesse público.

2. RESPONSÁVEIS PELO LEVANTAMENTO DA DEMANDA

Responsável pela unidade requisitante principal: Judas Tadeu Pinto
E-mail institucional: administracao@pimenta.mg.gov.br
Telefone: (37) 3412-2820

Unidade requisitante principal: Secretaria Municipal de Obras, Serviços e Transportes.
Unidades administrativas participantes e beneficiárias:

- Secretaria Municipal de Obras, Serviços e Transportes;
- Secretaria Municipal de Saúde;
- Secretaria Municipal de Educação;
- Secretaria Municipal de Assistência Social;
- Secretaria Municipal de Administração e Planejamento;
- Secretaria Municipal de Urbanismo;
- Secretaria Municipal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Servidores responsáveis pelo levantamento das necessidades, consolidação das informações da frota e apoio técnico à formalização da demanda:

- Mirlene Tranzil Lopes – Matrícula nº 2380-0;
- Maykon Espíndola Bitencourt – Matrícula nº 3297-7.

O levantamento inicial foi formalizado a partir das necessidades relacionadas à operacionalização da frota municipal, considerando a utilização de veículos, máquinas e equipamentos por diversas Secretarias Municipais no desempenho de suas atividades institucionais.

A Secretaria Municipal de Obras, Serviços e Transportes atua como unidade requisitante principal em razão de sua vinculação direta à operacionalização de parte relevante da frota, especialmente veículos, máquinas e equipamentos empregados na execução de serviços públicos operacionais, manutenção de vias, estradas vicinais, serviços urbanos e apoio logístico às demais unidades administrativas.

As demais Secretarias Municipais figuram como unidades participantes e beneficiárias, tendo em vista que utilizam veículos oficiais para execução de suas atribuições, especialmente nas áreas de saúde, educação, assistência social, administração, urbanismo, agricultura, serviços públicos, transporte operacional e atendimento à população.

A Central de Planejamento, Coordenação e Gestão de Contratações Públicas – CPCGC atua no apoio técnico à instrução da fase preparatória, promovendo a consolidação das informações, a revisão preventiva dos documentos, a padronização da instrução, a análise de riscos administrativos e a estruturação dos elementos necessários à futura contratação, sem substituir a competência técnica das unidades requisitantes quanto à definição de suas necessidades operacionais.

A definição final da equipe de planejamento, dos fiscais, gestores e eventuais fiscais setoriais deverá ocorrer em ato próprio, observadas as atribuições funcionais, a capacidade operacional, a segregação de funções e a participação de múltiplas Secretarias na execução contratual.

3. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO
Inciso I do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

O presente Estudo Técnico Preliminar tem por finalidade avaliar a necessidade administrativa em aprimorar o gerenciamento, controle, rastreabilidade e fiscalização das despesas e operações relacionadas à frota municipal, superando as limitações decorrentes da atual fragmentação dos instrumentos de abastecimento, manutenção, peças, insumos e controles operacionais.
A demanda decorre do Documento de Formalização da Demanda – DFD nº 55/2026, no qual foi formalizada a necessidade administrativa de aprimoramento da gestão da frota do Município de Pimenta/MG, considerando a essencialidade dos veículos, máquinas e equipamentos para a execução de serviços públicos contínuos e operacionais.
Registra-se que foi anteriormente instaurado o Pregão Eletrônico nº 014/2026, vinculado ao Processo Administrativo nº 027/2026, destinado à contratação de solução de gerenciamento da frota municipal. Contudo, conforme Comunicação Interna nº 001/2026, que deu ciência ao teor do Despacho Decisório nº 001/2026, a Autoridade Competente determinou a anulação do referido procedimento licitatório, com fundamento no art. 71, inciso III, da Lei nº 14.133/2021, em decorrência do exercício do poder-dever de autotutela administrativa.
Encerrada a atuação da Pregoeira na fase externa do certame, a demanda retornou à fase preparatória para nova instrução, com o objetivo de aprimorar a motivação técnica, conferir maior

clareza ao objeto, fortalecer os parâmetros econômicos, prevenir inconsistências, reduzir riscos de impugnações e assegurar maior segurança jurídica ao futuro processo.

O Município de Pimenta/MG possui frota composta por veículos, máquinas e equipamentos utilizados por diversas Secretarias Municipais, especialmente nas áreas de Saúde, Educação, Assistência Social, Administração e Planejamento, Obras, Serviços e Transportes, Urbanismo, Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

A frota municipal possui relevância direta para a continuidade dos serviços públicos, sendo utilizada, entre outras finalidades, para transporte de pacientes, deslocamento de equipes técnicas, apoio às atividades escolares, execução de serviços urbanos, manutenção de estradas vicinais, atendimento de demandas rurais, suporte às atividades administrativas, transporte operacional e utilização de máquinas e veículos pesados em serviços de interesse público.

Para assegurar a operacionalidade da frota, são indispensáveis o abastecimento regular de combustíveis, o fornecimento tempestivo de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos, bem como a realização de manutenções preventivas e corretivas em veículos, máquinas e equipamentos públicos.

A ausência de solução contratual adequada pode comprometer a disponibilidade dos veículos, ocasionar paralisações não programadas, elevar custos de manutenção corretiva, prejudicar a continuidade dos serviços públicos e expor a Administração a riscos operacionais, administrativos e financeiros.

Atualmente, as demandas relacionadas à frota municipal são atendidas por meio de instrumentos fragmentados, envolvendo, separadamente, abastecimento de combustíveis, fornecimento de peças e insumos e execução de serviços de manutenção. Embora esse modelo tenha possibilitado o atendimento das necessidades administrativas até o momento, verifica-se que ele apresenta limitações quanto ao controle centralizado das despesas, à consolidação de informações, à padronização dos procedimentos, à rastreabilidade das operações e à eficiência da fiscalização contratual.

A fragmentação dificulta o acompanhamento integrado do consumo de combustíveis, da execução das manutenções, da aplicação de peças, da utilização dos veículos por servidores autorizados, da evolução dos custos por veículo, da identificação de recorrências mecânicas, do controle de quilometragem ou horímetro e da análise global da eficiência operacional da frota.

Além disso, a gestão fragmentada amplia a carga administrativa dos setores envolvidos, uma vez que exige o acompanhamento simultâneo de múltiplos instrumentos, fornecedores, notas fiscais, autorizações, medições, liquidações, pagamentos e registros administrativos, sem consolidação automatizada das informações em ambiente único de controle.

Diante desse cenário, evidencia-se a necessidade de estudar solução especializada de gerenciamento da frota municipal que proporcione maior organização, agilidade, economicidade, controle, rastreabilidade e eficiência administrativa.

A solução a ser analisada deverá permitir, conforme a modelagem que vier a ser definida neste ETP, o controle das operações relacionadas à frota, a autorização prévia de despesas, o registro eletrônico das transações, a identificação de veículos e condutores, a emissão de relatórios gerenciais, o acompanhamento de custos por unidade administrativa, a fiscalização das manutenções, a auditoria das despesas, o controle documental e a melhoria da transparência na aplicação dos recursos públicos.

Também se identifica a necessidade de aprimoramento dos mecanismos tecnológicos de controle da utilização dos veículos, especialmente para possibilitar melhor acompanhamento de operações, deslocamentos, rotas, quilometragem, horímetro, condutores, abastecimentos, manutenções e demais informações relevantes à gestão da frota municipal.

Nesse contexto, o eventual uso de rastreamento veicular ou tecnologia equivalente deverá ser analisado no decorrer deste Estudo Técnico Preliminar como mecanismo de apoio ao controle operacional da frota, especialmente quanto aos veículos formalmente indicados pela Administração, observados critérios de relevância operacional, frequência de deslocamento, transporte de pacientes, transporte escolar, viagens intermunicipais, rotas sensíveis, segurança patrimonial e necessidade de fiscalização mais intensiva.

A forma de tratamento do rastreamento, sua abrangência, seu quantitativo, sua modelagem econômica, sua forma de medição e sua vinculação à solução de gestão da frota serão avaliados nos capítulos próprios deste ETP, especialmente no levantamento de mercado, na estimativa do valor da contratação e na descrição da solução considerada mais adequada.

Assim, a necessidade administrativa ora identificada consiste na adoção de solução capaz de aprimorar a gestão da frota municipal, fortalecer os controles internos, reduzir falhas e retrabalho, melhorar a rastreabilidade das despesas, ampliar a transparência dos gastos, conferir maior agilidade às demandas operacionais e assegurar a continuidade dos serviços públicos dependentes de veículos, máquinas e equipamentos.

A contratação pretendida revela-se necessária para que a Administração disponha de instrumento mais eficiente de planejamento, execução, controle, fiscalização e gestão das despesas relacionadas à frota, em consonância com os princípios do planejamento, eficiência, economicidade, transparência, motivação, competitividade, segurança jurídica, controle e seleção da proposta mais vantajosa.

4. DEMONSTRAÇÃO DA PREVISÃO DA CONTRATAÇÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL – PCA

Inciso II do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

O Município de Pimenta/MG não possui, para o exercício em referência, Plano de Contratações Anual formalmente instituído e aplicável à presente demanda. Assim, para atendimento ao art. 18, §1º, inciso II, registra-se a inexistência do instrumento, sem prejuízo da demonstração de compatibilidade da contratação com o planejamento administrativo, orçamentário e financeiro municipal.

A contratação pretendida está relacionada à execução das atividades administrativas e operacionais de diversas Secretarias Municipais, sendo indispensável para assegurar o abastecimento de combustíveis, a manutenção preventiva e corretiva dos veículos, o fornecimento de peças e insumos automotivos, o controle dos custos operacionais, a rastreabilidade das despesas e a adequada gestão logística das ações governamentais.

Registra-se, ainda, que a despesa encontra respaldo na Lei Orçamentária Anual vigente, conforme indicado no Documento de Formalização da Demanda – DFD, evidenciando sua compatibilidade com o planejamento orçamentário municipal e com as necessidades operacionais das unidades participantes.

A demanda encontra-se alinhada ao planejamento administrativo da Administração Pública Municipal, contribuindo para a otimização dos recursos públicos, a melhoria da eficiência operacional, o fortalecimento dos controles internos, a redução de riscos na execução das despesas e a continuidade dos serviços públicos dependentes da frota municipal.

Por fim, registra-se que o Município adotará as providências necessárias para futura implementação do Plano de Contratações Anual – PCA, em conformidade com a Lei Federal nº 14.133/2021, como medida de fortalecimento do planejamento, da governança e da organização das contratações públicas municipais.

5. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

Inciso III do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

Nos termos do art. 18, § 1º, inciso III, da Lei Federal nº 14.133/2021, os requisitos da contratação correspondem às condições indispensáveis que a solução deverá atender para suprir adequadamente a necessidade administrativa identificada.

Os requisitos ora definidos possuem natureza preliminar, funcional, operacional, tecnológica, econômica, ambiental e de governança, e têm por finalidade orientar a análise das alternativas de mercado, subsidiar a definição da modelagem mais adequada e estabelecer o desempenho mínimo esperado da solução.

Nesta etapa, não se antecipa a forma final de estruturação da contratação, a qual será definida após o levantamento de mercado, a análise comparativa das alternativas, a estimativa do valor e a avaliação da solução mais vantajosa para a Administração.

Os requisitos deverão ser interpretados com foco no desempenho esperado da solução, sem vinculação a marca, fabricante, sistema específico, tecnologia exclusiva ou condição desproporcional que possa restringir indevidamente a competitividade.

A contratação em estudo deverá permitir a gestão eficiente da frota municipal, com mecanismos capazes de aprimorar o controle do abastecimento, das manutenções, do fornecimento de peças e insumos, da utilização dos veículos, da emissão de relatórios, da fiscalização contratual, da rastreabilidade das operações e da organização das despesas públicas.

5.1. Requisitos funcionais

A solução a ser analisada deverá possibilitar, no mínimo:

I – controle e rastreabilidade dos gastos com combustíveis, manutenção, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias e demais insumos automotivos;

II – registro, acompanhamento e controle das manutenções preventivas e corretivas;

III – controle das operações de abastecimento, com identificação do veículo, condutor, estabelecimento, data, horário, produto, quantidade, valor e quilometragem ou horímetro;

IV – consolidação dos dados operacionais e financeiros da frota;

V – disponibilização de informações gerenciais que subsidiem o planejamento, a tomada de decisão, a fiscalização e o controle interno;

VI – mecanismos de autorização prévia para execução de serviços, fornecimento de peças, realização de abastecimentos e demais operações relacionadas à frota;

VII – identificação dos usuários responsáveis pelas operações realizadas;

VIII – emissão de relatórios por veículo, Secretaria, centro de custo, tipo de despesa, período, fornecedor, estabelecimento credenciado e natureza da operação;

IX – registro do histórico de manutenções, abastecimentos, peças aplicadas, garantias, ordens de serviço e documentos fiscais vinculados;

X – possibilidade de auditoria das operações, com acesso aos dados necessários à verificação da regularidade da execução contratual;

XI – mecanismos tecnológicos de apoio ao controle da frota, incluindo, quando tecnicamente adequado e conforme modelagem final, ferramentas de acompanhamento, identificação, autorização, bloqueio, relatórios e rastreabilidade operacional.

5.2. Requisitos operacionais

A solução deverá assegurar condições adequadas de execução, incluindo:

I – disponibilidade contínua dos serviços, considerando o caráter essencial da frota municipal para a manutenção dos serviços públicos;

II – atendimento em prazos compatíveis com a necessidade administrativa, evitando paralisações injustificadas de veículos, máquinas e equipamentos;
III – suporte às demandas ordinárias e emergenciais da Administração;
IV – atendimento compatível com a mobilidade da frota municipal e com as rotas habitualmente utilizadas;
V – padronização mínima dos procedimentos de solicitação, autorização, execução, registro, fiscalização, medição e pagamento;
VI – capacidade de atendimento simultâneo às diversas unidades administrativas do Município;
VII – possibilidade de implantação em prazo compatível com a complexidade do objeto, incluindo cadastro da frota, cadastro de usuários, parametrização dos controles, treinamento e disponibilização dos mecanismos necessários à execução;
VIII – manutenção da continuidade dos serviços durante toda a vigência contratual, vedada interrupção injustificada que comprometa a operacionalidade da frota municipal;
IX – flexibilidade suficiente para atender alterações na composição da frota, substituição de veículos, inclusão de novos bens, baixa patrimonial e mudanças de unidade usuária.

5.3. Requisitos de controle, transparência e rastreabilidade

A solução deverá garantir elevado nível de controle administrativo, contemplando:
I – registro detalhado das operações realizadas;
II – identificação de data, horário, local, veículo, condutor, fornecedor, produto, serviço, quantidade e valor;
III – vinculação das operações à unidade administrativa responsável e ao respectivo centro de custo, quando aplicável;
IV – possibilidade de auditoria e verificação posterior das transações;
V – geração de relatórios gerenciais, operacionais, financeiros, fiscais e de controle;
VI – mecanismos de prevenção e identificação de inconsistências, pagamentos indevidos, abastecimentos incompatíveis, manutenções não autorizadas e falhas de controle;
VII – controle de quilometragem ou horímetro, conforme a natureza do veículo, máquina ou equipamento;
VIII – registro de logs de acesso, autorização, alteração, bloqueio, desbloqueio e demais operações relevantes;
IX – integridade, confiabilidade, disponibilidade e exportação das informações para fins de fiscalização, auditoria, prestação de contas e controle interno;
X – possibilidade de acompanhamento de custos por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período.

5.4. Requisitos tecnológicos

A solução deverá contar com sistema informatizado, ambiente web, aplicativo, plataforma digital ou tecnologia equivalente, desde que assegure as funcionalidades necessárias ao gerenciamento, controle, registro, fiscalização e rastreabilidade das operações da frota.
A solução tecnológica deverá contemplar, no mínimo:
I – ambiente seguro, com controle de acesso por usuário;
II – autenticação individualizada e rastreabilidade das operações realizadas;
III – perfis de acesso diferenciados, conforme atribuições dos usuários, fiscais, gestores e administradores;
IV – acesso remoto para acompanhamento, autorização, consulta e gestão das operações;
V – armazenamento do histórico de dados da frota;

VI – emissão de relatórios exportáveis em formato editável;
VII – compatibilidade com as rotinas administrativas, financeiras, fiscais e de controle do Município;
VIII – registro de logs e trilha de auditoria;
IX – mecanismos de bloqueio e desbloqueio de usuários, veículos e dispositivos;
X – observância às normas de segurança da informação, proteção de dados e confidencialidade das informações;
XI – suporte técnico para correção de falhas, orientação aos usuários e manutenção da continuidade da solução.
A exigência tecnológica deverá ser definida por desempenho e funcionalidade, admitindo-se soluções equivalentes, desde que atendam aos controles mínimos exigidos, sem prejuízo à fiscalização, à segurança da informação, à rastreabilidade das operações e à competitividade do futuro certame.

5.5. Requisitos de identificação dos veículos e usuários
A solução deverá possibilitar mecanismos de identificação, autenticação e controle das operações, tais como cartões, tags, QR Code, senha pessoal, token, aplicativo, login individualizado, biometria ou tecnologia equivalente, conforme a alternativa que se mostrar mais adequada na fase de definição da solução.
Os mecanismos adotados deverão permitir, no mínimo:
I – identificação do veículo, máquina ou equipamento;
II – identificação do condutor ou usuário autorizado;
III – vinculação da operação à unidade administrativa responsável;
IV – autorização ou bloqueio da transação;
V – registro eletrônico da operação;
VI – cancelamento, bloqueio ou substituição em caso de perda, extravio, alteração de usuário ou necessidade administrativa;
VII – segurança suficiente para reduzir riscos de uso indevido, fraude ou transação não autorizada.
A Administração não deverá exigir tecnologia exclusiva, devendo prevalecer solução que assegure controle, segurança, rastreabilidade e compatibilidade com a execução contratual.

5.6. Requisitos relativos aos mecanismos tecnológicos de apoio ao controle da frota
A demanda apresentada no DFD contempla a necessidade de aprimoramento dos mecanismos tecnológicos de controle da frota, inclusive quanto à possibilidade de acompanhamento dos veículos formalmente indicados pela Administração.
Esses mecanismos deverão ter por finalidade apoiar a fiscalização, o controle operacional, a validação das operações, o acompanhamento de rotas, a prevenção de uso indevido, a segurança patrimonial e a correlação entre dados de utilização, abastecimento, manutenção, quilometragem, horímetro e deslocamentos.
A eventual utilização de rastreamento veicular ou tecnologia equivalente deverá ser avaliada nos capítulos próprios deste ETP, considerando:
I – a real necessidade administrativa;
II – os veículos que demandam controle mais intensivo;
III – a frequência de deslocamento;
IV – a utilização em transporte de pacientes, transporte escolar, viagens intermunicipais ou rotas sensíveis;
V – os benefícios esperados para fiscalização e segurança patrimonial;
VI – as alternativas existentes no mercado;

VII – a forma de medição e pagamento mais adequada;
VIII – os impactos econômicos e operacionais da solução;
IX – os riscos de exigências que possam restringir indevidamente a competitividade.
O Termo de Referência deverá detalhar, conforme a modelagem final definida no ETP, os requisitos mínimos dos mecanismos tecnológicos de controle, observando desempenho, funcionalidade, proporcionalidade, competitividade, rastreabilidade e segurança da informação.

5.7. Requisitos de rede credenciada

A solução deverá avaliar a necessidade de disponibilização de rede credenciada de estabelecimentos aptos ao fornecimento de combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos, bem como à execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva.
A rede credenciada, quando adotada na modelagem final, deverá atender, no mínimo, aos seguintes requisitos:
I – cobertura adequada no Município de Pimenta/MG e região;
II – disponibilidade de estabelecimentos aptos ao atendimento das principais rotas utilizadas pela frota municipal;
III – capacidade de atendimento ordinário e emergencial;
IV – compatibilidade com as necessidades de veículos leves, utilitários, ambulâncias, vans, ônibus, caminhões, máquinas e equipamentos;
V – aptidão técnica dos estabelecimentos para execução dos serviços ou fornecimentos;
VI – observância das normas fiscais, ambientais, trabalhistas, sanitárias, profissionais e de segurança aplicáveis;
VII – preços compatíveis com o mercado;
VIII – possibilidade de ampliação da rede quando identificada insuficiência de cobertura;
IX – manutenção da livre concorrência entre os estabelecimentos credenciados, especialmente nas cotações de peças e serviços.
O Termo de Referência deverá definir a rede mínima exigida, os prazos para comprovação, os critérios de expansão da rede, as principais localidades de atendimento e o procedimento a ser adotado em caso de inexistência temporária de estabelecimento credenciado em determinada localidade.

5.8. Requisitos relativos à manutenção, peças e serviços

A solução deverá permitir a gestão adequada das manutenções preventivas e corretivas, observando, no mínimo:
I – abertura de ordem de serviço;
II – diagnóstico técnico do problema ou necessidade;
III – apresentação de orçamentos, preferencialmente em número mínimo de três, salvo impossibilidade devidamente justificada;
IV – análise e autorização prévia pela fiscalização ou responsável designado;
V – identificação das peças, serviços, quantitativos, valores e prazos;
VI – utilização de peças novas, genuínas, originais ou equivalentes de qualidade compatível, conforme critérios a serem definidos no Termo de Referência;
VII – utilização de peças recondicionadas, paralelas ou similares somente quando tecnicamente justificável, economicamente vantajoso e previamente autorizado pela Administração, sem comprometimento da segurança, desempenho ou garantia do veículo;
VIII – devolução das peças substituídas, quando aplicável;

IX – registro das garantias de peças e serviços;
X – responsabilização por vícios, falhas, danos ou execução inadequada.
Nos veículos em garantia de fábrica, deverão ser observadas as condições da montadora, de modo a evitar perda de garantia, devendo o Termo de Referência disciplinar o atendimento por concessionárias ou oficinas autorizadas, quando tecnicamente necessário.

5.9. Requisitos relativos ao abastecimento e combustíveis
A solução deverá permitir controle adequado dos abastecimentos, contemplando, no mínimo:
I – identificação do veículo, condutor e estabelecimento;
II – tipo de combustível;
III – quantidade abastecida;
IV – valor unitário e valor total;
V – data, horário e local do abastecimento;
VI – quilometragem ou horímetro;
VII – controle de consumo médio por veículo;
VIII – alertas de inconsistência, inclusive abastecimento incompatível com capacidade do tanque, combustível não autorizado, consumo anormal ou divergência de quilometragem;
IX – emissão de relatórios por veículo, Secretaria, combustível, período e estabelecimento.
O Termo de Referência deverá estabelecer regra objetiva para aferição da compatibilidade dos preços dos combustíveis, prevendo que os valores praticados deverão corresponder ao preço à vista praticado no estabelecimento, vedado acréscimo indevido decorrente do uso da solução de gerenciamento, sem prejuízo da utilização de parâmetros de controle, pesquisas locais e dados públicos disponíveis para fins de auditoria, fiscalização e eventual glosa.

5.10. Requisitos econômicos e de formação de preços
A contratação deverá observar modelo econômico compatível com a solução que vier a ser definida neste ETP, considerando o valor estimado das despesas gerenciadas, os custos operacionais, tecnológicos e administrativos envolvidos, a necessidade de garantir competitividade, a análise de exequibilidade das propostas, os parâmetros de mercado e as boas práticas de controle.
A fase preparatória deverá avaliar, conforme a alternativa escolhida após o levantamento de mercado:
I – a forma de remuneração da solução;
II – a incidência ou não de taxa administrativa;
III – a existência de taxas secundárias na relação entre contratada e rede credenciada, quando aplicável;
IV – os limites e controles necessários para evitar repasse indevido de custos ao Município;
V – os parâmetros para verificação dos preços praticados;
VI – a forma de tratamento econômico dos mecanismos tecnológicos de controle;
VII – as regras para propostas com taxa igual a zero, negativa ou manifestamente reduzida, quando aplicável;
VIII – a necessidade de demonstração de exequibilidade da proposta.
Os critérios econômicos definitivos deverão ser tratados nos capítulos próprios deste ETP, especialmente no levantamento de mercado, na estimativa do valor da contratação e na descrição da solução considerada mais adequada.

5.11. Requisitos de medição, faturamento e pagamento

A solução deverá permitir medição clara e rastreável das operações efetivamente realizadas, com suporte documental suficiente para liquidação da despesa.
O modelo de faturamento deverá contemplar, conforme definido no Termo de Referência e validado pelos setores competentes:
I – relatório mensal consolidado das operações realizadas;
II – segregação das despesas por Secretaria, veículo, centro de custo, natureza da despesa e fornecedor;
III – identificação dos documentos fiscais vinculados às operações;
IV – destaque dos valores correspondentes à forma de remuneração definida na modelagem final;
V – indicação das taxas secundárias efetivamente praticadas na relação entre contratada e rede credenciada, quando exigido;
VI – atesto do fiscal ou gestor responsável;
VII – possibilidade de glosa de valores inconsistentes, não autorizados, não comprovados ou incompatíveis com os parâmetros contratuais;
VIII – observância das normas fiscais, contábeis e tributárias aplicáveis;
IX – relatórios simplificados por CNPJ, quando necessário ao preenchimento de obrigações fiscais, retenções e controles internos.
As retenções tributárias, quando cabíveis, deverão observar a natureza da operação, os documentos fiscais apresentados, a legislação vigente e as orientações da Contabilidade, Tesouraria e setor tributário municipal.

5.12. Requisitos de qualidade e desempenho
A solução deverá assegurar:
I – confiabilidade na execução dos serviços e fornecimentos;
II – observância das normas técnicas aplicáveis;
III – garantia dos serviços executados e dos materiais fornecidos;
IV – redução de falhas operacionais e retrabalhos;
V – adoção de boas práticas de mercado;
VI – suporte técnico adequado;
VII – manutenção da disponibilidade dos sistemas ou mecanismos de controle adotados;
VIII – correção tempestiva de falhas;
IX – qualidade dos dados registrados;
X – atendimento eficiente às demandas da Administração;
XI – contribuição efetiva para maior economia, agilidade, controle e transparência na gestão da frota municipal.
O Termo de Referência deverá estabelecer prazos mínimos de garantia para peças, serviços e demais intervenções, sem prejuízo de garantia superior oferecida pelo fabricante, fornecedor ou prestador, prevalecendo sempre o maior prazo aplicável.

5.13. Requisitos de sustentabilidade
A contratação deverá observar, sempre que aplicável:
I – destinação ambientalmente adequada de resíduos automotivos;
II – descarte correto de óleos, lubrificantes, fluidos, pneus, baterias, peças e materiais substituídos;
III – conformidade com a legislação ambiental vigente;
IV – responsabilidade dos estabelecimentos executores pelo manejo adequado de resíduos gerados na execução dos serviços;
V – incentivo à adoção de práticas sustentáveis pelos fornecedores;

VI – controle documental quando necessário para comprovação da destinação ambientalmente adequada.

5.14. Requisitos de governança e gestão contratual

A contratação deverá permitir:

I – definição clara de responsabilidades entre contratante, contratada e fornecedores envolvidos;
II – adequada fiscalização da execução contratual;
III – registro formal das autorizações, ocorrências, glosas, medições e atestos;
IV – mensuração de desempenho por meio de indicadores;
V – gestão de riscos contratuais;
VI – adoção de medidas corretivas em caso de inconformidades;
VII – acesso da fiscalização aos dados necessários ao acompanhamento da execução;
VIII – segregação de funções entre solicitação, autorização, execução, fiscalização e pagamento;
IX – rastreabilidade processual dos atos de gestão e fiscalização contratual;
X – padronização dos fluxos internos de controle da frota municipal;
XI – melhoria da comunicação entre Secretarias usuárias, fiscalização, contabilidade, tesouraria e controle interno.

A gestão contratual deverá ser apoiada por relatórios, registros eletrônicos, controles internos e rotinas de conferência, de modo a assegurar transparência, eficiência, segurança jurídica e adequada aplicação dos recursos públicos.

5.15. Síntese dos requisitos mínimos

Os requisitos estabelecidos têm por finalidade delimitar o nível mínimo de desempenho esperado da solução, orientar a análise das alternativas de mercado, subsidiar a definição da modelagem mais adequada e prevenir dúvidas quanto à futura execução contratual.

A solução deverá ser estruturada de forma a garantir gestão eficiente da frota municipal, controle das despesas, rastreabilidade das operações, economicidade, agilidade, segurança da informação, fiscalização adequada, continuidade dos serviços públicos e mitigação dos riscos identificados.

A modelagem final da contratação, inclusive quanto à forma de organização dos serviços, tratamento dos mecanismos tecnológicos de controle, critério econômico, medição, pagamento e fiscalização, será definida nos capítulos próprios deste ETP, após análise das alternativas de mercado e da solução considerada mais adequada ao interesse público.

6. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES PARA A CONTRATAÇÃO
Inciso IV do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

Nos termos do art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei Federal nº 14.133/2021, a estimativa das quantidades da contratação foi definida a partir da demanda consolidada no Documento de Formalização da Demanda – DFD nº 55/2026, dos registros administrativos existentes, da série histórica de utilização da frota municipal, dos extratos de valores liquidados no exercício de 2025, dos contratos anteriormente firmados, das notas de autorização de fornecimento, dos empenhos, das liquidações, da relação atualizada da frota municipal e demais informações disponíveis nos sistemas de gestão administrativa, financeira e patrimonial do Município.

O levantamento considerou a necessidade de atendimento das Secretarias Municipais que utilizam a frota pública para execução de atividades institucionais, bem como a continuidade dos serviços de abastecimento, manutenção preventiva e corretiva, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes,

fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, acessórios, demais insumos automotivos e mecanismos de controle da frota.

A presente seção tem por finalidade dimensionar a demanda em termos físicos, operacionais e quantitativos, sem antecipar a solução final a ser adotada, o modelo de contratação, eventual desmembramento do objeto, critério de julgamento ou composição econômica da contratação, os quais serão analisados nos capítulos próprios deste Estudo Técnico Preliminar, especialmente no levantamento de mercado e na descrição da solução considerada mais adequada.

Para fins de dimensionamento preliminar, considera-se que a frota municipal atualmente mapeada é composta por aproximadamente **70 veículos, máquinas e equipamentos**, utilizados na execução de serviços públicos essenciais pelas Secretarias Municipais, conforme relação consolidada constante dos anexos da fase preparatória.

A estimativa das quantidades considerou a utilização da frota em atividades como transporte de pacientes, transporte escolar, deslocamento de equipes técnicas, apoio às atividades administrativas, execução de serviços urbanos, manutenção de estradas vicinais, atendimento de demandas rurais, serviços operacionais, apoio às Secretarias Municipais e demais ações públicas que dependem da disponibilidade regular de veículos, máquinas e equipamentos.

Registra-se que o Pregão Eletrônico nº 014/2026, vinculado ao Processo Administrativo nº 027/2026, foi utilizado apenas como referência inicial da necessidade administrativa anteriormente identificada, sem prejuízo da revisão integral da fase preparatória, da reavaliação dos requisitos, da pesquisa de mercado, da estimativa de valores, da análise de riscos e da definição final da solução mais adequada ao interesse público.

Nesta etapa do ETP, a demanda será tratada de forma ampla, como **gestão de frotas**, contemplando o gerenciamento das despesas e operações relacionadas à frota municipal, sem antecipar conclusão quanto à forma final de estruturação da contratação.

6.1. quantitativo da demanda de gestão de frotas

A demanda apresentada pela Administração deve ser compreendida, nesta etapa inicial do Estudo Técnico Preliminar, como uma necessidade ampla de **gestão de frotas**, destinada ao gerenciamento, controle, organização e acompanhamento das operações relacionadas aos veículos, máquinas e equipamentos municipais.

A gestão de frotas pretendida não se limita ao fornecimento de combustíveis, peças ou serviços isolados. Trata-se de solução de apoio à Administração para melhorar o controle da frota municipal como um todo, abrangendo abastecimento, manutenção, peças, insumos, mão de obra, sistema informatizado, rede credenciada, relatórios, autorizações, rastreabilidade das despesas, controle por veículo e mecanismos tecnológicos de fiscalização, inclusive GPS/rastreamento dos veículos formalmente indicados.

Para fins de dimensionamento quantitativo, a demanda fica organizada da seguinte forma:

Grupo geral da demanda	Componentes abrangidos	Unidade de planejamento	Quantidade estimada
Gestão de frotas municipal	Gerenciamento do abastecimento de combustíveis; fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, baterias, fluidos, aditivos, ARLA 32, acessórios e demais insumos automotivos; serviços de manutenção preventiva e corretiva; mão de obra; serviços mecânicos, elétricos, borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, lanternagem, pintura, funilaria, guincho e demais serviços correlatos; sistema informatizado; rede credenciada; mecanismos de identificação de veículos e usuários; autorizações; relatórios; controle de documentos fiscais; rastreabilidade das despesas;	Mês	12

	acompanhamento por Secretaria, centro de custo, veículo, fornecedor e natureza da despesa; mecanismos tecnológicos de controle da frota, incluindo GPS/rastreamento dos veículos formalmente indicados pela Administração.		

O grupo geral acima representa a necessidade administrativa consolidada para atendimento da frota municipal durante o período estimado de **12 meses**, considerando a utilização contínua dos veículos, máquinas e equipamentos pelas Secretarias Municipais.

Com base na relação preliminar disponível, há indicação inicial de **41 veículos** para controle por GPS/rastreamento, sem prejuízo de validação posterior pela Administração, conforme critérios de relevância operacional, frequência de deslocamento, transporte de pacientes, transporte escolar, viagens intermunicipais, rotas sensíveis, segurança patrimonial e necessidade de fiscalização mais intensiva.

A estimativa quantitativa ora apresentada possui natureza referencial, não representando obrigação de consumo integral, execução total ou instalação imediata de mecanismos tecnológicos em todos os veículos. A utilização da futura solução deverá observar a necessidade efetiva da frota, a disponibilidade orçamentária, a autorização prévia, o registro da operação, a comprovação documental, a fiscalização, a liquidação e o ateste.

6.2. Memória de cálculo utilizada como base quantitativa

A estimativa quantitativa foi compatibilizada com a memória de cálculo utilizada no DFD, elaborada a partir dos valores efetivamente liquidados no exercício de 2025, abrangendo os principais grupos de despesas da frota municipal.

Embora este capítulo tenha por finalidade principal tratar das quantidades, a memória de cálculo dos liquidados auxilia o dimensionamento da demanda, pois demonstra que a frota municipal possui utilização contínua durante todo o exercício, com despesas recorrentes nos grupos de combustíveis, peças, insumos e serviços de manutenção.

Assim, para fins de planejamento, adota-se a execução estimada pelo período de **12 meses**, compatível com a natureza contínua da gestão de frotas e com a necessidade permanente de abastecimento, manutenção e controle operacional dos veículos, máquinas e equipamentos municipais.

Os valores correspondentes a cada grupo de despesa, bem como a composição econômica da contratação, eventual taxa administrativa, parâmetros de mercado, forma de remuneração e demais elementos financeiros, serão tratados no capítulo próprio referente à estimativa do valor da contratação.

6.3. Abrangência operacional da gestão de frotas

A gestão de frotas a ser estudada deverá abranger, em termos quantitativos e operacionais, a frota municipal atualmente mapeada, composta por **70 veículos, máquinas e equipamentos**, bem como eventuais alterações decorrentes de inclusão, substituição, baixa, transferência de unidade usuária ou modificação da situação operacional dos bens durante a fase preparatória ou execução contratual.

A contratação deverá permitir atendimento às diversas Secretarias Municipais participantes, considerando que a frota é utilizada em atividades essenciais e contínuas, especialmente nas áreas de saúde, educação, obras, urbanismo, assistência social, agricultura, administração e demais serviços operacionais do Município.

A abrangência da solução deverá contemplar o gerenciamento das operações relacionadas a:

I – abastecimento de combustíveis;

II – fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, baterias, fluidos, aditivos, ARLA 32, acessórios e demais insumos automotivos;
III – execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva;
IV – controle de ordens de serviço, autorizações, registros, documentos fiscais e relatórios;
V – acompanhamento dos custos por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, natureza da despesa e período;
VI – mecanismos tecnológicos de controle, identificação, rastreabilidade, fiscalização e apoio à gestão da frota, conforme modelagem final definida nos capítulos próprios deste ETP.
A eventual utilização de ferramentas tecnológicas específicas, inclusive rastreamento veicular ou tecnologia equivalente para veículos formalmente indicados pela Administração, será avaliada no decorrer do Estudo Técnico Preliminar, sem antecipação de conclusão neste capítulo.

6.4. Natureza estimativa dos quantitativos

Os quantitativos indicados possuem caráter estimativo e não constituem obrigação de consumo mínimo, execução integral, utilização total dos valores planejados ou garantia de demanda à futura contratada.
A Administração poderá utilizar a contratação conforme a necessidade efetiva da frota, observadas a disponibilidade orçamentária, a autorização prévia, a regular execução, a comprovação documental, o recebimento, a liquidação e o ateste pela fiscalização.
As quantidades foram definidas a partir da demanda atualmente conhecida, da frota mapeada, da memória de cálculo baseada nos liquidados de 2025 e da necessidade de assegurar atendimento contínuo às Secretarias Municipais durante o período de 12 meses.
A CPCGC realizou a consolidação e análise de coerência da demanda recebida, sem substituir a competência técnica das unidades requisitantes quanto à definição de suas necessidades operacionais, validação da frota, identificação de prioridades e acompanhamento da futura execução contratual.
Conclui-se que a estimativa apresentada é compatível com os dados históricos disponíveis, com a memória de cálculo utilizada no DFD, com a frota atualmente mapeada e com a necessidade administrativa informada, devendo ser complementada, nos capítulos seguintes, pela análise de mercado, estimativa do valor da contratação, definição da solução mais adequada, mapa de riscos da contratação e Termo de Referência.

7. LEVANTAMENTO DE MERCADO

Inciso V do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

Em atendimento ao disposto no art. 18, § 1º, inciso V, da Lei Federal nº 14.133/2021, foi realizado levantamento de mercado com a finalidade de identificar, analisar e comparar as alternativas disponíveis para atendimento da necessidade administrativa relacionada ao gerenciamento da frota municipal. O levantamento de mercado deve contemplar a análise das alternativas possíveis e a justificativa técnica e econômica da escolha do tipo de solução a contratar.

O levantamento considerou a natureza contínua da demanda, a diversidade da frota municipal, a necessidade de abastecimento de combustíveis, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos, execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva, controle das operações, rastreabilidade das despesas, fiscalização contratual, suporte

operacional e eventual utilização de rastreamento/telemetria veicular para os veículos formalmente indicados pela Administração.

Também foram considerados os apontamentos verificados no procedimento anteriormente anulado, especialmente quanto à necessidade de maior clareza sobre a modelagem da contratação, composição econômica da solução, tratamento do rastreamento veicular, taxa de administração, taxas secundárias da rede credenciada, exequibilidade das propostas, faturamento, medição, fiscalização, transparência da formação dos custos e justificativa técnica da solução a ser adotada.

Neste capítulo, a análise concentra-se na identificação das alternativas existentes no mercado e na avaliação de sua aderência à realidade administrativa do Município. Os mapas de preços, cotações internas, memória de cálculo, percentuais referenciais, taxa administrativa estimada e valores específicos de rastreamento/telemetria serão tratados no capítulo próprio da estimativa do valor da contratação, evitando que o levantamento de mercado seja conduzido a partir de uma solução econômica previamente definida.

As referências utilizadas neste levantamento possuem finalidade exclusivamente demonstrativa da existência de mercado, da forma como outros entes públicos estruturaram objetos semelhantes e da razoabilidade das alternativas analisadas, não representando indicação de fornecedor, preferência, habilitação prévia, convite à contratação, direcionamento, restrição à competitividade ou vinculação futura da Administração.

7.1. ANÁLISE DAS ALTERNATIVAS DE MERCADO PARA ATENDIMENTO DA DEMANDA

A demanda apresentada ao Município envolve a necessidade de organizar a gestão da frota municipal, compreendendo o controle do abastecimento, manutenção preventiva e corretiva, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos, além da possibilidade de utilização de rastreamento/telemetria para os veículos formalmente indicados pela Administração.
Para avaliar a solução mais adequada, foram examinadas alternativas que poderiam, em maior ou menor grau, atender à necessidade administrativa, considerando a capacidade operacional do Município, o nível de controle pretendido, a disponibilidade de mercado, os custos diretos e indiretos, a fiscalização contratual, a rastreabilidade das despesas e a segurança da futura execução.

7.1.1. Alternativa 1 – Execução com controles internos próprios e contratações diretas separadas

A primeira alternativa consiste na Administração manter contratações diretas e separadas para combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, insumos e serviços de manutenção, realizando internamente o controle da frota por meio de planilhas, formulários, requisições, autorizações administrativas, controles manuais e conferência individualizada de notas fiscais.
Nesse modelo, o Município continuaria contratando diretamente postos de combustíveis, oficinas, autopeças, borracharias, concessionárias e prestadores de serviços, cabendo aos setores internos a organização das solicitações, autorizações, orçamentos, conferências, documentos fiscais, liquidações, pagamentos e registros de cada operação.

Vantagens

a) aproveitamento de rotinas já conhecidas pela Administração;
b) possibilidade de contratação direta dos fornecedores finais, conforme cada objeto;
c) maior proximidade com fornecedores locais e regionais;

d) aparente redução de custo direto com taxa de administração;
e) maior autonomia da Administração sobre cada contratação isolada;
f) simplicidade inicial na contratação de objetos específicos, como combustível, peças ou serviços.

Desvantagens

a) manutenção da fragmentação das contratações;
b) multiplicidade de fornecedores, contratos, notas fiscais, fiscais e fluxos administrativos;
c) elevada carga de trabalho para servidores responsáveis por conferência, controle, fiscalização, liquidação e pagamento;
d) dependência de controles manuais ou planilhas paralelas;
e) maior risco de inconsistências, duplicidades, perda de informações e divergências de registros;
f) dificuldade de consolidação dos dados por veículo, Secretaria, centro de custo, condutor, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período;
g) ausência de sistema especializado para autorização, bloqueio, relatórios e auditoria das operações;
h) dificuldade de controle de quilometragem, horímetro, consumo médio, histórico de manutenção e custo total por veículo;
i) maior dificuldade para emissão de relatórios gerenciais;
j) menor rastreabilidade para fins de controle interno, prestação de contas e fiscalização contratual;
k) ausência de rastreamento/telemetria associado ao controle operacional da frota.

7.1.2. Alternativa 2 – Desenvolvimento, aquisição ou licenciamento de sistema próprio pelo Município

A segunda alternativa consiste na aquisição, desenvolvimento ou licenciamento de sistema próprio de gestão de frota, mantendo-se separadamente as contratações com postos de combustíveis, oficinas, autopeças e demais fornecedores.

Nesse modelo, o Município contrataria ou desenvolveria apenas a ferramenta tecnológica de controle, permanecendo responsável pela contratação direta dos fornecedores finais, pela gestão da rede de atendimento, pela conferência de documentos fiscais, pelos pagamentos e pela fiscalização individualizada das operações.

Vantagens

a) possibilidade de customização do sistema às rotinas administrativas municipais;
b) maior autonomia sobre os dados da frota;
c) possibilidade de padronização interna de cadastros, relatórios e autorizações;
d) redução parcial da dependência de controles manuais;
e) possibilidade de controle tecnológico sem contratação integral de empresa gerenciadora;
f) manutenção da contratação direta dos fornecedores finais pela Administração.

Desvantagens

a) necessidade de contratação, desenvolvimento, implantação ou licenciamento de software específico;
b) necessidade de suporte técnico, hospedagem, segurança da informação, manutenção corretiva e evolutiva;
c) manutenção da fragmentação contratual com postos, oficinas, autopeças, concessionárias e prestadores de serviços;
d) responsabilidade direta do Município pela alimentação, atualização e fiscalização do sistema;
e) necessidade de equipe capacitada para administrar a solução tecnológica;
f) risco de baixa adesão operacional dos fornecedores externos ao sistema municipal;

g) necessidade de integração manual ou tecnológica com documentos fiscais, fornecedores e setores internos;
h) inexistência de rede credenciada pronta;
i) maior prazo de implantação;
j) possibilidade de aumento de custos indiretos com suporte, treinamento, parametrização, atualizações e manutenção da ferramenta.

7.1.3. Alternativa 3 – Credenciamento direto de postos, oficinas, autopeças e prestadores de serviços pelo Município

A terceira alternativa consiste na formação de rede própria de fornecedores credenciados diretamente pelo Município, abrangendo postos de combustíveis, oficinas, borracharias, autopeças, concessionárias e demais estabelecimentos aptos ao atendimento da frota.
Nesse modelo, o Município realizaria diretamente o credenciamento dos estabelecimentos, a gestão da rede, a análise documental, o controle dos preços, as autorizações, a fiscalização, as glosas, a conferência das notas fiscais, a liquidação e o pagamento.

Vantagens

a) possibilidade de formação de rede local e regional;
b) contratação direta dos estabelecimentos executores;
c) estímulo à participação de fornecedores locais;
d) possibilidade de credenciamento contínuo de interessados;
e) maior proximidade entre Administração e prestadores finais;
f) possibilidade de pluralidade de fornecedores por segmento.

Desvantagens

a) necessidade de estrutura administrativa robusta para gerir a rede credenciada;
b) aumento expressivo de controles documentais, fiscais e financeiros;
c) multiplicidade de notas fiscais, credenciados, pagamentos e fiscalizações;
d) necessidade de padronizar regras de preço, descontos, orçamentos, garantias, documentos fiscais e glosas;
e) risco de dispersão de informações;
f) dificuldade de fiscalização simultânea de múltiplos credenciados;
g) necessidade de administrar diretamente conflitos, divergências, inadimplementos e inconsistências;
h) ausência, em regra, de sistema especializado integrado, salvo contratação adicional;
i) necessidade de controle manual ou paralelo dos dados da frota;
j) maior complexidade para controle de CNPJs, retenções tributárias, liquidação, EFD-Reinf e prestação de contas;
k) ausência de rastreamento/telemetria, salvo contratação própria.

7.1.4. Alternativa 4 – Contratação de empresa especializada para gerenciamento da frota por sistema informatizado e rede credenciada

A quarta alternativa consiste na contratação de empresa especializada para administração, gerenciamento e controle da frota municipal, mediante sistema informatizado, rede credenciada e mecanismos de autorização, registro, controle, faturamento, relatórios e suporte operacional.
Nesse modelo, a contratada atua como gerenciadora da frota, organizando o acesso da Administração à rede credenciada de postos, oficinas, autopeças, borracharias e demais estabelecimentos, bem como disponibilizando sistema para controle das operações, cadastro dos

veículos, autorização de abastecimentos e manutenções, emissão de relatórios, consolidação documental e apoio à fiscalização.

Trata-se de modelo usualmente denominado quarteirização da frota, em que a Administração não contrata apenas o fornecimento isolado de combustíveis, peças ou serviços, mas a intermediação gerencial por empresa especializada, com rede credenciada e sistema informatizado.

Vantagens

a) centralização dos controles da frota em sistema informatizado;
b) redução da fragmentação administrativa;
c) disponibilização de rede credenciada pela empresa gerenciadora;
d) possibilidade de controle por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período;
e) emissão de relatórios gerenciais, operacionais, financeiros e fiscais;
f) rastreabilidade das autorizações, abastecimentos, manutenções, peças, serviços e documentos fiscais;
g) melhoria da fiscalização contratual;
h) possibilidade de padronização dos fluxos de solicitação, autorização, execução, medição, atesto e pagamento;
i) redução da carga administrativa em comparação à gestão direta fragmentada;
j) melhor organização dos documentos fiscais e das informações necessárias à liquidação da despesa;
k) possibilidade de controle das despesas por veículo e por unidade administrativa;
l) maior capacidade de auditoria, glosa e acompanhamento do desempenho da frota;
m) possibilidade de utilização de taxa administrativa como critério econômico específico da gerenciadora;
n) aderência a práticas já utilizadas em contratações públicas de gestão de frota.

Desvantagens

a) necessidade de planejamento robusto para evitar sobrepreço indireto;
b) necessidade de fixação de parâmetros de preços para bens e mão de obra;
c) necessidade de controle das taxas secundárias eventualmente cobradas da rede credenciada;
d) necessidade de análise de exequibilidade da taxa administrativa;
e) risco de proposta com taxa administrativa artificialmente reduzida, caso não existam mecanismos de controle dos preços praticados pela rede;
f) necessidade de fiscalização ativa sobre rede credenciada, documentos fiscais, orçamentos e preços;
g) dependência de sistema informatizado da contratada;
h) necessidade de implantação, treinamento e adaptação dos usuários internos.

7.1.5. Síntese da análise das alternativas

A análise das alternativas inicialmente examinadas demonstra que a execução por controles internos próprios, o desenvolvimento ou aquisição de sistema próprio e o credenciamento direto de fornecedores são soluções possíveis em determinadas realidades administrativas, porém apresentam limitações relevantes quando confrontadas com a necessidade concreta de gerenciamento centralizado, rastreável e eficiente da frota municipal.

A alternativa de execução com controles internos próprios e contratações diretas separadas pode aparentar menor custo direto, especialmente por não envolver taxa de administração. Contudo, essa percepção deve ser analisada com cautela, pois o modelo transfere à Administração custos indiretos significativos, relacionados à alocação de servidores, conferências manuais, controle de múltiplos

fornecedores, consolidação de documentos fiscais, risco de erros, retrabalho, ausência de integração dos dados e maior dificuldade de fiscalização. Assim, embora atenda à necessidade material de abastecimento e manutenção, não se mostra suficientemente adequada para assegurar controle gerencial, padronização, auditoria e rastreabilidade ampla das despesas da frota.

A alternativa de desenvolvimento, aquisição ou licenciamento de sistema próprio melhora parcialmente o controle tecnológico, mas não resolve, por si só, a gestão operacional da rede de fornecedores. Nesse modelo, o Município continuaria responsável por contratar, organizar, fiscalizar e pagar diretamente postos, oficinas, autopeças e demais prestadores, além de manter estrutura técnica permanente para operação, suporte, atualização e segurança do sistema. Dessa forma, a solução tecnológica isolada não elimina a fragmentação da execução nem garante a cobertura operacional necessária para abastecimento, peças, insumos e manutenção.

O credenciamento direto de postos, oficinas, autopeças e prestadores de serviços também constitui alternativa possível, especialmente quando o órgão possui equipe suficiente, sistema próprio de controle e capacidade administrativa para gerir ampla rede de fornecedores. Entretanto, para a presente necessidade, essa modelagem tende a manter elevado grau de dispersão das informações, multiplicidade de documentos fiscais, aumento da carga de fiscalização, necessidade de controle permanente dos credenciados e maior complexidade para liquidação, retenções, glosas e prestação de contas. Além disso, o credenciamento direto não assegura, isoladamente, sistema informatizado integrado, relatórios gerenciais padronizados e controle consolidado por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor e natureza da despesa.

Em comparação com as alternativas anteriores, a contratação de empresa especializada em gerenciamento de frota apresenta maior aderência à necessidade administrativa identificada nesta etapa da análise, pois reúne, em uma mesma lógica operacional, sistema informatizado, rede credenciada, controle das autorizações, padronização dos fluxos, rastreabilidade das operações, emissão de relatórios, consolidação documental, apoio à fiscalização e melhor organização das informações necessárias à liquidação da despesa.

Essa conclusão parcial não encerra o levantamento de mercado, mas permite avançar para a análise da forma mais adequada de estruturação da contratação especializada, considerando que ainda é necessário verificar se o gerenciamento deverá abranger apenas abastecimento, abastecimento e manutenção em módulos distintos, gestão integrada da frota, rastreamento/telemetria, solução integral com rastreamento embutido ou algum grau de desmembramento entre os serviços.

7.2. ANÁLISE DA ESTRUTURAÇÃO DA CONTRATAÇÃO ESPECIALIZADA NO MERCADO

Uma vez identificada a contratação de empresa especializada em gerenciamento de frota como alternativa mais aderente à necessidade administrativa, passa-se à análise das formas pelas quais essa contratação pode ser organizada no mercado.

A gestão de frotas pode ser estruturada com diferentes níveis de abrangência. Em alguns modelos, a gestão de frotas limita-se ao gerenciamento do abastecimento, da manutenção ou de determinados grupos de despesa, como peças e insumos. Em outros casos, apresenta-se de forma mais ampla, contemplando abastecimento, manutenção, peças, pneus, insumos, mão de obra e demais serviços automotivos. Há, ainda, modelagens que incluem rastreamento ou telemetria no mesmo objeto, bem como alternativas em que o rastreamento é contratado de forma autônoma.

A análise a seguir examina essas formas de estruturação, suas vantagens, desvantagens, referências de mercado e aderência à realidade do Município de Pimenta/MG.

7.2.1. Gerenciamento apenas do abastecimento de combustíveis

Uma possibilidade consiste na contratação de empresa especializada para gerenciamento do abastecimento de combustíveis, mediante sistema informatizado e rede credenciada de postos, permanecendo as despesas com manutenção, peças, pneus, lubrificantes e demais insumos em contratações próprias.

Esse modelo possui prática no mercado público e costuma ser utilizado quando a Administração pretende melhorar especificamente o controle do consumo de combustíveis, com registro do veículo, condutor, data, local, tipo de combustível, quantidade abastecida, preço praticado e quilometragem ou horímetro.

Como referência, o Consórcio Intermunicipal de Saúde do Centro Leste – CISCEL/MG estruturou contratação envolvendo gerenciamento, controle e administração do abastecimento da frota por sistema informatizado via web, online e em tempo real, mediante cartão magnético, eletrônico ou tecnologia similar, incluindo também monitoramento e rastreamento veicular.

Fonte consultada: https://ciscel.mg.gov.br/aviso-de-licitacao-pregao-eletronico-no-001-2026/. (CISCEL)

Fonte consultada: https://ciscel.mg.gov.br/wp-content/uploads/2026/04/TERMO_DE_REFERENCIA__COMBUSTIVEL_E_RASTREAMENTO_DA_FROTA.pdf. (CISCEL)

Vantagens

a) melhoria do controle específico de combustíveis;
b) possibilidade de acompanhamento do consumo por veículo e condutor;
c) acesso a rede credenciada de postos;
d) redução parcial da fragmentação no abastecimento;
e) utilização de modelo usual no mercado público;
f) possibilidade de controle de preço de bomba, quilometragem, combustível e consumo médio;
g) implantação mais simples em comparação à gestão integral de frota.

Desvantagens

a) manutenção da fragmentação em relação a peças, pneus, lubrificantes, insumos e serviços;
b) ausência de visão completa do custo operacional da frota;
c) impossibilidade de correlacionar integralmente consumo, manutenção, peças, quilometragem, horímetro e histórico do veículo em plataforma única;
d) necessidade de múltiplos contratos e controles administrativos;
e) rastreamento, se necessário, dependeria de contratação autônoma ou integração posterior;
f) permanência de dificuldades na gestão das manutenções preventivas e corretivas;
g) risco de melhoria parcial do controle, sem solução global para a frota.

7.2.2. Gerenciamento de abastecimento e manutenção em contratos ou lotes separados

Outra possibilidade consiste na contratação de empresa gerenciadora para abastecimento em um contrato ou lote e de empresa gerenciadora para manutenção, peças e serviços automotivos em outro contrato ou lote.

Esse modelo busca preservar algum grau de especialização por segmento, tratando abastecimento e manutenção como núcleos distintos. Pode ampliar a participação de empresas que atuam apenas em um dos módulos, mas exige maior coordenação administrativa para consolidar as informações da frota.

Vantagens

a) separação de segmentos distintos de mercado;
b) possibilidade de maior especialização por tipo de despesa;
c) eventual ampliação da competitividade por módulo;
d) possibilidade de empresas diferentes atuarem em abastecimento e manutenção;

e) maior clareza na delimitação de regras específicas para combustíveis, peças e serviços;
f) possibilidade de parâmetros próprios para cada grupo de despesa.

Desvantagens

a) necessidade de integração entre sistemas distintos;
b) risco de duplicidade de cadastros, cartões, usuários, veículos e relatórios;
c) dificuldade de consolidação dos dados por veículo e Secretaria;
d) risco de divergência entre registros de abastecimento, manutenção, quilometragem, horímetro e histórico;
e) aumento da carga de fiscalização;
f) necessidade de múltiplos contratos, pagamentos e gestões;
g) perda de visão única do custo operacional da frota;
h) possibilidade de conflito de responsabilidade entre contratadas;
i) necessidade de contratação separada ou integração adicional para rastreamento;
j) manutenção de parte da fragmentação que se pretende superar.

7.2.3. Gerenciamento integrado de frota, com combustíveis, peças, manutenção e rede credenciada, sem inclusão do rastreamento/telemetria

Outra alternativa consiste na contratação de empresa especializada para gerenciamento integrado da frota municipal, contemplando abastecimento, manutenção preventiva e corretiva, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias e demais insumos automotivos, por meio de sistema informatizado, rede credenciada e mecanismos de controle, sem inclusão do rastreamento/telemetria no mesmo processo.

Nesse modelo, a gestão de frotas é tratada como objeto próprio, voltado ao controle das despesas operacionais da frota, administração da rede credenciada, registro das operações, autorização de abastecimentos e manutenções, emissão de relatórios, consolidação de documentos fiscais e rastreabilidade dos gastos por veículo, Secretaria, centro de custo, natureza da despesa, fornecedor e período.

Em consultas preliminares ao mercado, verifica-se a existência de empresas que atuam em soluções de gestão de frotas, administração de abastecimento, manutenção, rede credenciada, benefícios corporativos e controle de despesas veiculares.

A LINK CARD ADMINISTRADORA DE BENEFÍCIOS LTDA, CNPJ nº 12.039.966/0001-11, divulga sistema de gestão de frotas, manutenção, combustível, relatórios e alertas parametrizáveis. Fonte consultada: https://linkbeneficios.com.br/. (Link Benefícios)

A PRIME CONSULTORIA E ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA, CNPJ nº 05.340.639/0001-30, divulga soluções de gestão de frota e gestão de manutenção, constando também em contratação pública federal cujo objeto envolveu gestão de frota, manutenção de veículos e fornecimento de combustível.

Fonte consultada: https://www.primebeneficios.com.br/Home/. (Prime Benefícios)
Fonte consultada: https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/licitacoes/2021/roraima/contratos/contrato-_25_2021.pdf/view. (Serviços e Informações do Brasil)

Vantagens

a) centralização dos dados de abastecimento, manutenção, peças, pneus, lubrificantes, insumos e serviços automotivos;
b) melhoria relevante da rastreabilidade das despesas da frota municipal;
c) redução da fragmentação contratual em relação aos gastos operacionais da frota;
d) simplificação da fiscalização em comparação ao modelo atualmente fragmentado;

e) possibilidade de julgamento por menor taxa administrativa, conforme modelagem própria da gestão de frotas;
f) possibilidade de disputa por empresas especializadas em gestão de frotas, administração de rede credenciada, abastecimento e manutenção;
g) não incorporação de custos tecnológicos específicos de rastreamento/telemetria à taxa administrativa da gestão de frotas;
h) maior clareza sobre a remuneração da empresa gerenciadora;
i) maior objetividade na análise de exequibilidade da taxa administrativa;
j) possibilidade de controle dos preços praticados pela rede credenciada;
k) possibilidade de controle das taxas secundárias eventualmente cobradas da rede credenciada;
l) melhoria da governança sobre documentos fiscais, relatórios por CNPJ, liquidação, retenções tributárias, EFD-Reinf e prestação de contas;
m) possibilidade de emissão de relatórios detalhados por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período;
n) preservação da lógica de sistema informatizado e rede credenciada para combustíveis, peças, insumos e manutenção;
o) redução do risco de mistura entre custos gerenciais e custos tecnológicos de rastreamento;
p) maior clareza para os licitantes na formulação das propostas.

Desvantagens

a) ausência, nesse processo específico, de controle de localização dos veículos indicados;
b) necessidade de solução própria para rastreamento/telemetria, caso confirmada a necessidade administrativa desse serviço;
c) necessidade de cruzamento administrativo posterior entre dados de gestão de frotas e dados de rastreamento/telemetria;
d) possibilidade de utilização de plataformas distintas;
e) necessidade de padronização dos cadastros dos veículos entre os instrumentos contratuais;
f) necessidade de relatórios exportáveis para conferência pela Administração;
g) necessidade de coordenação entre os fiscais dos futuros instrumentos contratuais.

7.2.4. Rastreamento/telemetria veicular em item, lote ou processo autônomo

Também foi analisada a possibilidade de contratação do rastreamento/telemetria veicular em item, lote ou processo próprio, separado do gerenciamento da frota.

Nesse modelo, o rastreamento deixa de ser tratado como funcionalidade absorvida pela taxa administrativa da gestão de frotas e passa a ser analisado como serviço tecnológico específico, com objeto próprio, requisitos técnicos próprios, forma de medição própria e critério de julgamento próprio.

Essa alternativa encontra respaldo em práticas de mercado, uma vez que o rastreamento/telemetria veicular costuma ser estruturado como serviço mensurável por veículo/mês, abrangendo fornecimento ou disponibilização de equipamento, instalação, ativação, configuração, conectividade, plataforma de monitoramento, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e emissão de relatórios.

O Município de Brasília de Minas/MG publicou contratação específica para rastreamento, monitoramento e telemetria veicular, com equipamentos em comodato, instalação, configuração, suporte técnico, manutenção e plataforma tecnológica para gestão e acompanhamento em tempo real da frota oficial.

Fonte consultada: https://brasiliademinas.mg.gov.br/governo/publicacoes/licitacoes/editais/dispensa-n-003-2026-contratacao-de-empresa-especializada-na-prestacao-de-servicos-de-rastreamento-monitoramento-e-telemetria-veicular-com-fornecimento-de-equipamentos-em-regime-de-comodato/. (Prefeitura Municipal de Brasília de Minas/MG)

O Município de Rio das Antas/SC publicou Pregão Eletrônico nº 0007/2026 para serviços de rastreamento e monitoramento eletrônico de veículos, com transmissão de dados via GPRS/GSM, recepção GPS, instalação de módulos rastreadores, identificador de condutor em comodato e software de gerenciamento via web.
Fonte consultada: https://riodasantas.sc.gov.br/uploads/sites/547/2026/02/EDITAL-COMPLETO-PE-0007-2026-Servico-de-rastreamento-e-monitoramento-de-veiculos.pdf. (Prefeitura Municipal de Rio das Antas/SC)

A VIAFROTA LOCAÇÃO DE SISTEMAS DE GESTÃO DE FROTAS LTDA, CNPJ nº 30.114.476/0001-14, divulga área de cliente com acesso a rastreamento e também página institucional relacionada a rastreamento e gestão de frotas.
Fonte consultada: https://viafrota.com/cliente/index.php. &: https://www.viafrota.com/ (ViaFrota)

Vantagens
a) maior transparência do custo do rastreamento/telemetria;
b) possibilidade de disputa específica por empresas especializadas em rastreamento, telemetria e monitoramento veicular;
c) facilidade de medição por veículo/mês;
d) possibilidade de pagamento apenas por veículo efetivamente ativo, rastreado e validado pela fiscalização;
e) ausência de compromisso mínimo mensal, especialmente quando adotado Sistema de Registro de Preços;
f) facilidade de glosa por veículo não rastreado, equipamento inativo, ausência de transmissão de dados ou plataforma indisponível;
g) maior clareza na comparação das propostas;
h) redução do risco de custo oculto do rastreamento dentro da taxa administrativa da gestão de frotas;
i) possibilidade de dimensionamento flexível, conforme a dinâmica da frota municipal;
j) possibilidade de inclusão, substituição, retirada e remanejamento de veículos conforme necessidade administrativa;
k) maior segurança para a análise de exequibilidade, pois o preço do rastreamento será próprio e mensurável;
l) maior facilidade de comparação com contratações públicas similares, considerando a unidade usual veículo/mês;
m) ampliação potencial da competitividade, permitindo a participação de empresas especializadas exclusivamente em rastreamento, telemetria e monitoramento veicular;
n) possibilidade de julgamento por menor preço unitário;
o) redução do risco de remuneração indireta por veículo não rastreado.
Desvantagens
a) necessidade de coordenação com a futura contratação de gestão de frotas;
b) possibilidade de utilização de plataformas distintas;
c) necessidade de padronização dos cadastros dos veículos;
d) necessidade de exportação de dados para cruzamento gerencial;
e) aumento moderado da carga de fiscalização por haver instrumento próprio;
f) necessidade de definir regras claras de medição, indisponibilidade, suporte técnico, manutenção, substituição e glosa;
g) necessidade de evitar exigência de integração proprietária ou dependente de uma única plataforma;

h) necessidade de assegurar que a separação não comprometa o controle gerencial da frota como um todo.

7.2.5. Gerenciamento integrado de frota com rastreamento/telemetria embutido na taxa administrativa

Outra alternativa examinada consiste na contratação de empresa especializada para gerenciamento integrado da frota municipal, com abastecimento, manutenção, peças, insumos, sistema informatizado, rede credenciada e rastreamento/telemetria dos veículos indicados, com os custos do rastreamento absorvidos na taxa administrativa.

Esse modelo apresenta vantagem operacional sob a perspectiva da integração, pois pode concentrar, em uma única solução ou plataforma, dados de abastecimento, manutenção, peças, condutores, veículos, Secretarias, quilometragem, horímetro e localização dos veículos rastreados.

Há referências públicas que demonstram a existência dessa modelagem no mercado. O CISCEL/MG publicou contratação para gerenciamento, controle e administração do abastecimento e rastreamento da frota por sistema informatizado via web, online e em tempo real. Fonte consultada: https://ciscel.mg.gov.br/aviso-de-licitacao-pregao-eletronico-no-001-2026/. (CISCEL)

O Município de Aripuanã/MT, no Pregão Eletrônico/SRP nº 5/2023, tratou de intermediação e gerenciamento de fornecimento de combustível, manutenção veicular e rastreamento veicular, com implantação e operação de sistema informatizado de gestão. Fonte consultada: https://www.aripuana.mt.gov.br/publicacoes/publicacao/10020/. (Prefeitura Municipal de Aripuanã/MT)

O Município de Paço do Lumiar/MA, no Pregão Eletrônico nº 05/2026, estruturou registro de preços para contratação de empresa especializada em gerenciamento e controle informatizado da frota, com fornecimento e instalação de hardwares móveis de comunicação, sistema integrado, abastecimento, manutenção, serviços automotivos, monitoramento, assistência técnica e treinamento, mediante rede credenciada.

Fonte consultada: https://pacodolumiar.ma.gov.br/transparencia/licitacao/Pregao-eletronico_401. (Prefeitura de Paço do Lumiar)

Vantagens

a) centralização das informações da frota em solução única ou plenamente integrada;
b) redução de divergências entre sistemas e fornecedores;
c) maior segurança na atribuição de responsabilidades;
d) possibilidade de correlação direta entre localização, abastecimento, quilometragem e manutenção;
e) redução da carga administrativa com múltiplos contratos;
f) fortalecimento da fiscalização contratual;
g) maior facilidade de integração tecnológica quando a solução é única;
h) possibilidade de validação de rotas, abastecimentos, deslocamentos e inconsistências em uma mesma lógica operacional;
i) concentração da responsabilidade pela plataforma, rede credenciada e rastreamento em uma única contratada;
j) maior facilidade operacional para usuários e fiscais, caso a plataforma seja efetivamente integrada.

Desvantagens

a) dificuldade de individualização do custo do rastreamento;
b) risco de questionamentos sobre a composição da taxa administrativa;
c) possibilidade de a Administração remunerar indiretamente o rastreamento ainda que utilize quantidade inferior ao teto previsto;

d) maior complexidade na análise de exequibilidade da taxa administrativa;
e) risco de propostas com taxa artificialmente reduzida, compensadas por outros meios;
f) menor transparência do custo unitário do rastreamento;
g) possibilidade de impugnações sobre ausência de item próprio para serviço de rastreamento/telemetria;
h) dificuldade de glosa objetiva por veículo/mês, caso o serviço esteja embutido na taxa de administração;
i) risco de que a taxa administrativa deixe de refletir apenas o serviço de gestão de frotas, incorporando custo tecnológico de natureza distinta;
j) possibilidade de restringir a participação de empresas que atuam apenas em gestão de frotas, mas não fornecem rastreamento diretamente;
k) possibilidade de restringir a participação de empresas especializadas apenas em rastreamento/telemetria;
l) menor aderência à transparência da composição econômica, especialmente quando o rastreamento pode ser medido de forma autônoma;
m) maior dificuldade para demonstrar, na liquidação e no pagamento, quais veículos foram efetivamente rastreados e qual parcela econômica corresponde a esse serviço;
n) maior risco de discussão sobre eventual pagamento indireto por veículo não instalado, não ativado ou não utilizado.

7.2.6. Desmembramento amplo: combustível, peças, mão de obra e rastreamento em processos separados

Também foi considerada a possibilidade de desmembramento amplo da contratação em múltiplos processos, abrangendo, por exemplo:
a) combustíveis;
b) peças, pneus, lubrificantes, baterias, fluidos, aditivos, ARLA 32 e insumos;
c) serviços de manutenção e mão de obra;
d) rastreamento/telemetria.

Vantagens

a) maior especialização por segmento;
b) possibilidade de participação direta de fornecedores locais;
c) maior clareza material de cada objeto;
d) possibilidade de disputa individualizada por item ou lote;
e) redução da dependência de uma gerenciadora para determinados fornecimentos;
f) maior proximidade com fornecedores finais em cada segmento específico.

Desvantagens

a) retorno à fragmentação que se busca superar;
b) multiplicidade de contratos, fiscais, notas fiscais e fluxos de pagamento;
c) ausência de visão única do custo operacional da frota;
d) dificuldade de cruzamento entre abastecimento, peças, serviços, quilometragem e histórico do veículo;
e) aumento da carga administrativa;
f) maior risco de perda de informações e inconsistências;
g) redução da capacidade de auditoria sistêmica;
h) necessidade de controles paralelos para consolidação da despesa;
i) maior dificuldade de geração de relatórios gerenciais;
j) menor eficiência no acompanhamento global da frota;

k) maior dificuldade para controle de documentos fiscais, retenções tributárias, centros de custo e prestação de contas;
l) risco de recriar a realidade fragmentada que se pretende superar com a gestão de frotas.

7.2.7. Adesão a Ata de Registro de Preços de outro órgão público

Outra possibilidade consiste na adesão a Ata de Registro de Preços vigente de outro órgão público, desde que o objeto, os quantitativos, a abrangência da rede credenciada, as condições econômicas, a taxa administrativa, o tratamento do rastreamento, os critérios de medição e as regras de execução sejam compatíveis com a necessidade do Município de Pimenta/MG.

Vantagens

a) possibilidade de redução do prazo de contratação;
b) aproveitamento de procedimento licitatório já realizado por outro órgão;
c) eventual obtenção de condições comerciais previamente registradas;
d) simplificação parcial da fase externa;
e) atendimento mais célere da necessidade administrativa, quando houver ata compatível.

Desvantagens

a) necessidade de comprovação rigorosa da compatibilidade do objeto;
b) risco de adesão a modelo que não contemple todas as necessidades locais;
c) possível ausência de tratamento adequado do rastreamento ou de sua precificação;
d) dependência das condições originalmente definidas por outro órgão;
e) limitação quanto à adequação da rede credenciada à realidade de Pimenta/MG e região;
f) necessidade de autorização do órgão gerenciador e aceite do fornecedor;
g) risco de não resolver os pontos que motivaram a anulação do procedimento anterior;
h) possível incompatibilidade entre quantitativos, prazos, taxas, cobertura, rede e regras de faturamento;
i) menor possibilidade de adaptar a modelagem aos pontos sensíveis identificados na fase preparatória local.

7.2.8. Síntese da estruturação da contratação especializada

A análise das formas possíveis de estruturação da contratação especializada demonstra que o mercado comporta diferentes arranjos para atendimento da demanda, desde soluções mais restritas, voltadas apenas ao abastecimento, até modelos mais amplos de gerenciamento integrado da frota, com ou sem inclusão de rastreamento/telemetria veicular.

O gerenciamento apenas do abastecimento de combustíveis apresenta utilidade para aprimorar o controle do consumo, permitindo identificar veículo, condutor, quilometragem/horímetro, local de abastecimento e preço praticado. Todavia, não alcança a totalidade da necessidade municipal, pois a frota também gera despesas relevantes com manutenção preventiva e corretiva, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos e mão de obra. Assim, embora represente avanço em relação ao controle isolado de combustíveis, mantém fragmentada parcela significativa da gestão operacional da frota.

A separação entre gerenciamento de abastecimento e gerenciamento de manutenção, peças e serviços em contratos ou lotes distintos pode ampliar a especialização por segmento e permitir disputa entre empresas com atuações mais específicas. Entretanto, essa modelagem exige compatibilização entre sistemas, bases de dados, cadastros, relatórios, autorizações, fiscalizações e documentos fiscais, podendo dificultar a consolidação do custo total por veículo, Secretaria, centro de custo e período. No caso concreto, em que se busca maior rastreabilidade e visão gerencial da

frota, a divisão interna entre abastecimento e manutenção deve ser tratada com cautela, para não preservar parte da fragmentação que se pretende superar.

O gerenciamento integrado de frota, contemplando combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, insumos, manutenção, mão de obra, sistema informatizado e rede credenciada, sem inclusão do rastreamento/telemetria no mesmo processo, apresenta elevada aderência à necessidade de controle dos gastos operacionais da frota. Essa alternativa permite centralizar informações, padronizar fluxos, controlar autorizações, organizar documentos fiscais, emitir relatórios gerenciais e acompanhar despesas por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período. Além disso, preserva a taxa administrativa como elemento próprio da gestão de frotas, sem incorporar, nessa remuneração, custos tecnológicos específicos de rastreamento/telemetria.

O rastreamento/telemetria veicular em item, lote ou processo autônomo também se mostra alternativa tecnicamente possível e compatível com práticas de mercado, pois possui objeto próprio, requisitos técnicos próprios, forma de medição própria e lógica de pagamento específica. Diferentemente da gestão de frotas, que se estrutura pela administração de rede credenciada e pelo controle das operações de abastecimento e manutenção, o rastreamento/telemetria é usualmente mensurável por veículo/mês efetivamente ativo, permitindo pagamento conforme uso, glosa por indisponibilidade, controle por veículo indicado e maior transparência sobre o custo do serviço tecnológico.

A contratação integrada de gestão de frotas com rastreamento/telemetria embutido na taxa administrativa também é tecnicamente possível e possui referências no mercado. Essa modelagem pode trazer ganhos operacionais quando houver solução efetivamente integrada, com correlação entre localização, abastecimento, quilometragem, horímetro e manutenção. Contudo, apresenta maior complexidade na composição econômica, pois reúne, em uma mesma taxa administrativa, custos de natureza distinta: de um lado, a gestão de frotas, vinculada à administração da rede credenciada, sistema, relatórios e controle das operações; de outro, o rastreamento/telemetria, vinculado a equipamento, instalação, conectividade, plataforma, suporte e disponibilidade mensal por veículo. Essa junção pode dificultar a formulação das propostas, a análise de exequibilidade, a medição individualizada e a glosa do serviço de rastreamento.

O desmembramento amplo entre combustíveis, peças, mão de obra e rastreamento, por sua vez, poderia ampliar a competição em segmentos específicos, inclusive com maior participação de fornecedores locais. Entretanto, essa alternativa tende a recriar a fragmentação administrativa que se pretende superar, com multiplicidade de contratos, fiscais, documentos fiscais, fluxos de pagamento e controles paralelos. Além disso, dificultaria a visão consolidada do custo operacional da frota e reduziria a eficiência do gerenciamento centralizado.

A adesão a Ata de Registro de Preços de outro órgão público também foi considerada como alternativa possível, mas sua adequação dependeria de compatibilidade rigorosa entre o objeto registrado e a necessidade local do Município, especialmente quanto à abrangência da rede credenciada, forma de tratamento do rastreamento, critérios de medição, regras de faturamento, parâmetros de preços, taxas, cobertura regional e mecanismos de fiscalização. Diante da necessidade de reconstrução da fase preparatória e de saneamento dos pontos sensíveis identificados no procedimento anterior, a adesão não se apresenta, neste momento, como alternativa prioritária, salvo se futuramente identificada ata plenamente compatível e tecnicamente vantajosa.

Em perspectiva comparativa, verifica-se que a contratação especializada deve preservar a lógica de gerenciamento integrado das despesas operacionais da frota, evitando o retorno à fragmentação excessiva. Ao mesmo tempo, a análise demonstra que o rastreamento/telemetria possui natureza

técnica e econômica própria, com forma de medição distinta da taxa administrativa da gestão de frotas.

Dessa forma, a estruturação que apresenta melhor equilíbrio entre integração administrativa, transparência econômica, competitividade, controle, fiscalização e segurança jurídica é a separação da demanda em dois objetos tecnicamente coordenados: **gestão de frotas propriamente dita** e **rastreamento/telemetria veicular**.

A solução proposta contempla:

a) **Processo 1 – Gestão de frotas propriamente dita:** contratação de empresa especializada em gestão de frotas, mediante sistema informatizado, rede credenciada e mecanismos de controle, abrangendo combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos, serviços de manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, controle operacional, documentos fiscais, relatórios, apoio à EFD-Reinf e prestação de contas;

b) **Processo 2 – Rastreamento/telemetria veicular:** contratação de empresa especializada em rastreamento/telemetria veicular, por veículo/mês efetivamente ativo, mediante GPS, GLONASS, Galileo, BeiDou, GSM/GPRS, 4G, 5G, radiofrequência, tecnologia híbrida ou tecnologia equivalente, com fornecimento ou disponibilização dos equipamentos, instalação, ativação, conectividade, plataforma, suporte, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios.

Essa modelagem permite centralizar a gestão dos gastos operacionais da frota em processo próprio, com sistema informatizado, rede credenciada, controle de abastecimento, peças, insumos, manutenção, mão de obra, documentos fiscais e relatórios. Simultaneamente, permite tratar o rastreamento como serviço tecnológico específico, mensurável por veículo efetivamente ativo, sem comprometer a coordenação gerencial das informações pela Administração

Na gestão de frotas, a lógica da contratação está relacionada à administração da rede credenciada, controle das operações, organização documental, fiscalização dos preços praticados, relatórios gerenciais, controle por CNPJ, prestação de contas e remuneração por taxa administrativa incidente sobre as operações efetivamente gerenciadas.

No rastreamento/telemetria, a lógica da contratação está relacionada à disponibilização de tecnologia de localização, equipamentos, instalação, conectividade, plataforma, suporte técnico, manutenção e relatórios, com medição usual por veículo/mês efetivamente ativo.

Assim, a separação evita a incorporação de custo tecnológico específico de rastreamento dentro da taxa administrativa da gestão de frotas, reduzindo risco de custo oculto, facilitando a análise de exequibilidade, permitindo medição mais objetiva e possibilitando glosa direta quando o serviço de rastreamento não estiver efetivamente disponível ou validado.

A solução também contribui para a ampliação da competitividade, pois permite que empresas especializadas em gestão de frotas participem do processo correspondente e que empresas especializadas em rastreamento, telemetria e monitoramento veicular disputem o objeto tecnológico próprio, sem exigir que uma única empresa domine todos os segmentos.

O desmembramento proposto não configura fragmentação indevida, pois decorre da distinção técnica, econômica, operacional e fiscalizatória entre os objetos. A integração necessária entre as soluções poderá ocorrer de forma administrativa e gerencial, por meio de relatórios exportáveis, identificação padronizada dos veículos, controle por placa, patrimônio, Secretaria, centro de custo, quilometragem/horímetro e rotinas de conferência pela fiscalização.

A integração pretendida, portanto, não será necessariamente tecnológica, proprietária ou dependente de uma mesma contratada, preservando-se a competitividade, a interoperabilidade, a isonomia entre licitantes e a segurança da futura execução contratual.

7.3. Adequação ao Sistema de Registro de Preços

Considerando a solução de mercado indicada como mais adequada, passa-se à análise da forma de contratação compatível com a natureza da demanda.

A demanda relacionada à frota municipal possui natureza contínua, variável e estimativa. O volume de abastecimentos, peças, serviços de manutenção, insumos automotivos e rastreamento/telemetria depende da utilização efetiva dos veículos, máquinas e equipamentos, da sazonalidade dos serviços públicos, da ocorrência de manutenções corretivas, da inclusão ou baixa de veículos, da alteração de rotas, da demanda das Secretarias e da disponibilidade orçamentária.

Nesse contexto, o Sistema de Registro de Preços apresenta aderência à necessidade administrativa, pois permite o atendimento futuro e eventual das demandas, conforme necessidade da Administração, sem obrigação de contratação ou consumo integral dos quantitativos estimados.

No processo de gestão de frotas, o Registro de Preços possibilita que as operações sejam realizadas conforme a demanda efetiva, observada a autorização prévia, a disponibilidade orçamentária, o registro no sistema, a execução, o recebimento, o atesto e a liquidação.

No processo de rastreamento/telemetria, o Registro de Preços possibilita que a Administração indique, inclua, substitua, retire ou remaneje veículos rastreados conforme necessidade, pagando apenas pelos veículos efetivamente ativos e validados pela fiscalização, desde que respeitado o limite máximo registrado.

A adoção do Registro de Preços também reduz o risco de pagamento por quantidade não utilizada e permite maior flexibilidade diante da dinâmica da frota municipal, preservando a necessidade de planejamento, estimativa adequada, controle dos saldos e rastreabilidade da execução.

Dessa forma, a solução considerada mais adequada poderá ser estruturada preferencialmente sob Sistema de Registro de Preços, com processos próprios para gestão de frotas e rastreamento/telemetria, observados os critérios específicos de julgamento, medição, fiscalização, pagamento e controle de cada objeto.

7.4. Conclusão do levantamento de mercado

O levantamento de mercado demonstra que há diferentes alternativas possíveis para atendimento da demanda, incluindo execução por controles internos, desenvolvimento ou aquisição de sistema próprio, credenciamento direto de fornecedores, contratação de empresa especializada em gerenciamento de frota, gerenciamento apenas de abastecimento, divisão entre abastecimento e manutenção, gestão integrada sem rastreamento, rastreamento autônomo, gestão integrada com rastreamento embutido, desmembramento amplo e adesão a ata.

A análise demonstrou que existem empresas e contratações públicas capazes de executar modelos de gestão de frotas, bem como empresas e processos públicos específicos voltados ao rastreamento/telemetria veicular. Essa constatação confirma que há mercado para mais de uma alternativa, cabendo à Administração identificar a modelagem mais adequada à sua realidade operacional, fiscalizatória e orçamentária.

Após a comparação das alternativas, verifica-se que a solução mais equilibrada para o Município de Pimenta/MG consiste na estruturação de dois processos administrativos distintos e tecnicamente coordenados: um para gestão de frotas propriamente dita e outro para rastreamento/telemetria veicular.

Essa modelagem permite que a gestão de frotas permaneça estruturada de forma sistêmica, com sistema informatizado, rede credenciada, controle de abastecimento, peças, insumos, manutenção, mão de obra, relatórios, faturamento, documentos fiscais, glosas, apoio à EFD-Reinf e prestação de contas.

Ao mesmo tempo, permite que o rastreamento/telemetria seja tratado como serviço tecnológico específico, mensurado por veículo/mês efetivamente ativo, com disputa própria, medição objetiva,

pagamento proporcional à efetiva utilização e possibilidade de glosa por indisponibilidade, equipamento inoperante, ausência de transmissão de dados ou serviço não validado.
A solução desmembrada responde de forma mais clara aos pontos sensíveis identificados no procedimento anteriormente anulado, especialmente quanto à precificação do rastreamento, exequibilidade da taxa administrativa, transparência da composição econômica, clareza dos critérios de julgamento e mitigação de riscos de pagamento por serviço não efetivamente prestado.
Conclui-se, portanto, pela viabilidade técnica, operacional e administrativa do desmembramento da solução em dois processos próprios, preferencialmente sob Sistema de Registro de Preços, preservando-se a coerência entre planejamento, execução, fiscalização, controle interno, economicidade, competitividade, motivação, transparência e segurança jurídica.

8. ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Inciso VI do § 1º do art. 18 e art. 23 da Lei Federal nº 14.133/2021

Nos termos do art. 18, § 1º, inciso VI, e do art. 23 da Lei Federal nº 14.133/2021, a estimativa do valor da contratação foi elaborada com base nos registros administrativos disponíveis, na série histórica de despesas da frota municipal, nos extratos de valores liquidados, nos contratos anteriormente firmados, nos empenhos, nas liquidações, nas notas de autorização de fornecimento, nos levantamentos internos, em pesquisas de mercado, em consultas a contratações públicas similares, em referências do PNCP, em mídia especializada e em parâmetros econômicos compatíveis com a solução definida no levantamento de mercado.
Para adequada instrução da estimativa, foram elaborados mapas e análises específicas referentes à **taxa administrativa da gestão de frotas**, às **taxas secundárias da rede credenciada** e ao **valor unitário do rastreamento/telemetria veicular**. Tais documentos compõem os anexos deste Estudo Técnico Preliminar, juntamente com as respectivas memórias de cálculo, fontes consultadas e registros utilizados para formação dos valores referenciais.
A estimativa foi estruturada de acordo com a modelagem definida no levantamento de mercado, que indicou a conveniência de separar a demanda em dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados:
a) **Processo 1 – Gestão de frotas propriamente dita**, abrangendo combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos, serviços de manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, sistema informatizado, rede credenciada, controle operacional, documentos fiscais, relatórios, apoio à fiscalização e prestação de contas;
b) **Processo 2 – Rastreamento/telemetria veicular**, abrangendo serviço tecnológico próprio, mensurado por veículo/mês efetivamente ativo, com equipamento, instalação, conectividade, plataforma, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios.
A separação entre os processos permite maior clareza na formação dos custos, evita a incorporação do rastreamento à taxa administrativa da gestão de frotas, diferencia os critérios de julgamento e permite que cada objeto seja medido, fiscalizado e pago conforme sua própria natureza.
As taxas secundárias tratadas neste capítulo se aplicam exclusivamente ao processo de gestão de frotas, em razão da existência de rede credenciada de postos, oficinas, autopeças, concessionárias, fornecedores e prestadores de serviços. Essas taxas não se aplicam ao processo de rastreamento/telemetria veicular, que será contratado de forma autônoma, por preço unitário mensal por veículo efetivamente ativo.
Para a adequada instrução da estimativa, foram elaborados e juntados aos anexos deste Estudo Técnico Preliminar documentos específicos de suporte à formação dos valores referenciais, contemplando:

a) **Mapa de Apuração de Preços nº 150316**, datado de 28/07/2026, referente à taxa administrativa do serviço de gestão de frotas, cujo resultado apurou o percentual referencial de **3,02%** para os serviços de administração, gerenciamento e controle da frota municipal com utilização de tecnologia via web e em tempo real;
b) **Estudo técnico e econômico das taxas secundárias**, elaborado para apuração e fixação dos limites máximos das taxas de credenciamento, taxas de rede, taxas de repasse ou equivalentes, aplicáveis exclusivamente à rede credenciada do futuro processo de gestão de frotas, com definição dos limites de **3,88% para postos de combustíveis** e **8,05% para manutenção, peças e serviços**;
c) **Cotação de Preço nº 3222**, referente ao objeto "rastreamento veicular", com apuração do valor médio referencial de **R$ 52,44 por veículo/mês**, a partir de referências do Licitar Digital e do PNCP, envolvendo contratações públicas de Matozinhos/MG, Jeceaba/MG, Conselheiro Pena/MG, Paineiras/MG, Taparuba/MG e Brasília de Minas/MG.
Esses documentos integram a memória de cálculo da estimativa e deverão permanecer anexados ao ETP, garantindo rastreabilidade, transparência, conferência dos dados e demonstração da compatibilidade dos valores adotados com referências de mercado e contratações públicas similares.

8.1. Estimativa da gestão de frotas

A gestão de frotas terá como base o valor anual estimado das despesas gerenciadas da frota municipal, considerando combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos e serviços de manutenção preventiva e corretiva.
Para fins de planejamento, adota-se o valor anual estimado de **R$ 2.425.064,05**, distribuído da seguinte forma:

Item	Descrição	Unidade	Quantidade estimada	Valor mensal estimado	Valor anual estimado
1	Combustíveis, incluindo gasolina, etanol, diesel S500, diesel S10 e outros combustíveis compatíveis com a frota municipal	Mês	12	R$ 90.693,76	R$ 1.088.325,11
2	Peças, pneus, lubrificantes, baterias, fluidos, aditivos, ARLA 32, acessórios e demais insumos automotivos	Mês	12	R$ 70.646,35	R$ 847.756,18
3	Serviços de manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, serviços mecânicos, elétricos, borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, lanternagem, pintura, funilaria, guincho e demais serviços correlatos	Mês	12	R$ 40.748,56	R$ 488.982,76
	Valor anual preliminar das despesas gerenciadas				**R$ 2.425.064,05**

O valor de **R$ 2.425.064,05**corresponde ao montante estimado das despesas da frota a serem gerenciadas no período de 12 meses, servindo como base de planejamento da contratação e de aplicação da taxa administrativa.
As divisões internas entre combustíveis, peças, insumos e serviços possuem finalidade estimativa, orçamentária e gerencial, não constituindo obrigação de consumo integral nem reserva fixa de recursos.

A execução ocorrerá conforme a demanda efetiva da frota, a disponibilidade orçamentária das Secretarias participantes, a autorização prévia, o registro no sistema, a comprovação documental, o recebimento, a liquidação e o ateste pela fiscalização.

8.2. Taxa administrativa e taxas secundárias da gestão de frotas

A taxa administrativa corresponderá à remuneração direta da empresa gerenciadora pela execução dos serviços de administração, gerenciamento e controle da frota municipal.

Essa taxa deverá remunerar a disponibilização e manutenção do sistema informatizado, a gestão da rede credenciada, o cadastro de veículos, usuários e centros de custo, o suporte técnico e operacional, o treinamento, a emissão de relatórios, o controle das autorizações, o acompanhamento das ordens de serviço, o faturamento, a prestação de contas e o apoio à fiscalização.

A pesquisa de mercado realizada pela Administração, por meio do Mapa de Apuração de Preços nº 150316, apurou taxa administrativa referencial de **3,02%** para os serviços de gestão de frotas.

Aplicando-se a taxa administrativa referencial de **3,02%** sobre o valor anual estimado das despesas gerenciadas, tem-se:

R$ 2.425.064,05 x 3,02% = R$ 73.236,93

Assim, para fins de planejamento, o valor estimado da taxa administrativa da gestão de frotas corresponde a R$ 73.236,93, sendo o percentual de 3,02% o teto referencial a ser considerado na futura contratação, sem inclusão do custo do rastreamento/telemetria veicular.

Ressalta-se, contudo, que a taxa administrativa não será acrescida ao valor global estimado da contratação, pois o montante de R$ 2.425.064,05 corresponde a estimativa global de planejamento do processo de gestão de frotas, contemplando as despesas gerenciadas e a respectiva remuneração da contratada, conforme a taxa administrativa efetivamente ofertada e aplicada sobre as operações autorizadas, executadas, comprovadas e atestadas.

A futura licitação de gestão de frotas poderá admitir taxa administrativa positiva, igual a zero ou negativa, desde que observadas as regras de exequibilidade, controle de preços da rede credenciada, limites das taxas secundárias e vedação de repasse indevido de custos ao Município.

A eventual taxa administrativa negativa deverá representar desconto efetivo em favor da Administração, sendo vedada sua compensação por meio de elevação dos preços praticados pela rede credenciada, aumento das taxas secundárias, redução indevida de repasses aos estabelecimentos credenciados ou cobrança indireta não prevista.

As taxas secundárias, por sua vez, correspondem aos percentuais eventualmente cobrados pela empresa gerenciadora dos estabelecimentos integrantes da rede credenciada. Embora não sejam pagas diretamente pelo Município, podem repercutir indiretamente nos preços praticados pela rede, razão pela qual deverão possuir limites máximos expressamente definidos.

Com base no estudo técnico específico das taxas secundárias, ficam definidos os seguintes limites máximos para o processo de gestão de frotas:

Segmento da rede credenciada	Limite máximo da taxa secundária	Repasse líquido mínimo ao estabelecimento
Postos de combustíveis	3,88%	96,12%
Oficinas, concessionárias, autopeças, fornecedores de peças, pneus, acessórios, insumos e prestadores de serviços de manutenção	8,05%	91,95%

A empresa gerenciadora poderá negociar percentuais inferiores com a rede credenciada, permanecendo vedada qualquer cobrança superior aos limites estabelecidos.

As taxas secundárias não integrarão o critério de julgamento da licitação, mas constituirão limites de execução contratual, devendo ser observadas durante toda a vigência do contrato.
Deverá ser vedado:
a) cobrar taxa secundária superior aos limites definidos;
b) criar cobrança paralela obrigatória com outra denominação;
c) repassar indiretamente ao Município custos da rede credenciada;
d) compensar taxa administrativa zero ou negativa por meio de majoração das taxas secundárias;
e) incorporar custo de rastreamento/telemetria nas taxas secundárias da gestão de frotas.
A taxa administrativa incidirá exclusivamente sobre operações efetivamente autorizadas, executadas, registradas, comprovadas, recebidas e atestadas pela fiscalização, não incidindo sobre valores glosados, cancelados, estornados, não autorizados, não comprovados, não recebidos definitivamente ou não atestados.

8.3. Estimativa do rastreamento/telemetria veicular

O rastreamento/telemetria veicular será tratado em **processo de contratação próprio**, com remuneração calculada por veículo efetivamente ativo no respectivo período de referência.
A relação preliminar da Administração identificou **41 veículos** com necessidade inicial de rastreamento/telemetria. Entretanto, considerando a dinâmica da frota municipal, adotou-se, para fins de planejamento, o limite máximo estimado de até **60 veículos/mês**.
A margem de planejamento destina-se a conferir capacidade para absorção de alterações que possam ocorrer durante a execução, incluindo, entre outras:

I – aquisição, incorporação ou recebimento de novos veículos pela Administração;
II – inclusão de **veículos que já integram a frota municipal**, mas que não estejam contemplados na relação inicial de 41 veículos e que posteriormente venham a demandar rastreamento ou telemetria;
III – substituição de veículos inicialmente rastreados por outros integrantes da frota;
IV – remanejamento de veículos entre Secretarias ou unidades administrativas;
V – alteração da finalidade, utilização ou criticidade operacional de determinado veículo;
VI – necessidade de ampliar os mecanismos de controle, fiscalização, segurança ou acompanhamento operacional da frota; e
VII – outras necessidades supervenientes devidamente justificadas pela Administração e compatíveis com o objeto da contratação.

A margem de até 19 veículos adicionais corresponde a aproximadamente **46,34% da demanda inicialmente identificada** e foi prevista para absorver alterações que possam ocorrer durante a vigência contratual, tais como aquisição ou incorporação de novos veículos, substituições, remanejamentos entre Secretarias e, especialmente, a eventual inclusão de **veículos que já integram a frota municipal, mas que não estejam contemplados na relação inicial e posteriormente venham a demandar rastreamento/telemetria por necessidade operacional, de controle ou fiscalização**.
A adoção do limite máximo de 60 veículos constitui medida de **planejamento e gestão de riscos**, destinada a conferir flexibilidade à Administração diante de alterações ordinárias na composição e utilização da frota e a reduzir o risco de esgotamento prematuro do quantitativo contratado, evitando a necessidade de instauração de novo procedimento exclusivamente para absorção de ampliação previsível e compatível com a necessidade inicialmente estudada.
Dessa forma, o quantitativo de **60 veículos** constitui **limite máximo de planejamento**, e não previsão obrigatória de crescimento da frota ou de ativação integral do serviço. A margem tem por

finalidade conferir flexibilidade à execução e reduzir o risco de insuficiência do quantitativo inicialmente contratado diante de necessidades supervenientes compatíveis com o objeto.

A Cotação de Preço nº 3222, referente ao objeto "rastreamento veicular", apurou valor referencial de **R$ 52,44 por veículo/mês**, com base em referências obtidas no Licitar Digital e no PNCP.

Para a demanda inicial de **41 veículos**, a estimativa corresponde a:

41 veículos × R$ 52,44 = R$ 2.150,04 por mês

R$ 2.150,04 × 12 meses = R$ 25.800,48 por ano

Para o limite máximo de planejamento de **60 veículos**, a estimativa corresponde a:

60 veículos × R$ 52,44 = R$ 3.146,40 por mês

R$ 3.146,40 × 12 meses = R$ 37.756,80 por ano

Assim, o valor máximo estimado para o processo específico de rastreamento/telemetria veicular será de **R$ 37.756,80**, correspondente à hipótese de utilização integral do limite máximo de 60 veículos durante os 12 meses de execução.

Ressalta-se, contudo, que o limite de 60 veículos **não representa quantitativo mínimo, obrigação de instalação ou garantia de faturamento**. O pagamento ocorrerá exclusivamente pelos veículos efetivamente indicados pela Administração, com o serviço devidamente instalado, ativado, disponível na plataforma e validado pela fiscalização no período de referência, não sendo devido pagamento por veículo não ativado, serviço não executado ou indisponibilidade imputável à contratada.

8.4. Conclusão e final do valor estimado

Considerando a modelagem adotada, a estimativa final fica assim estruturada:

Processo	Objeto	Forma de estimativa	Valor estimado
Processo 1	Gestão de frotas propriamente dita, abrangendo combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos, manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, sistema informatizado, rede credenciada, relatórios e controle operacional	Valor anual gerenciado de R$ R$ 2.425.064,05 com taxa administrativa referencial/teto de 3,02%	R$ 73.236,93
Processo 2	Rastreamento/telemetria veicular, com equipamento, instalação, conectividade, plataforma, suporte, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios	Até 60 veículos/mês, pelo valor referencial de R$ 52,44 por veículo/mês, durante 12 meses	R$ 37.756,80

Os valores estimados possuem caráter referencial e de planejamento, não representando obrigação de consumo integral, contratação integral, pagamento mínimo ou garantia de faturamento às futuras contratadas.

A estimativa do valor da contratação foi estruturada de forma compatível com a solução definida no levantamento de mercado, distinguindo os custos da gestão de frotas dos custos do rastreamento/telemetria veicular.

1- **A gestão de frotas** será estimada com base no valor anual das despesas gerenciadas, fixado em **R$ 2.425.064,05**, conforme memória de cálculo baseada nos valores liquidados em 2025, e na taxa administrativa referencial/teto de **3,02%**, correspondente a **R$ 73.236,93**. (*As **taxas secundárias** serão disciplinadas exclusivamente no processo de gestão de frotas, com limites máximos de **3,88% para postos de combustíveis** e **8,05% para manutenção, peças e serviços**, não se aplicando ao processo de rastreamento/telemetria.)*

2- O **rastreamento/telemetria veicular** será estimado de forma própria, pelo valor de **R$ 52,44 por veículo/mês**, considerando demanda inicial de **41 veículos** e teto máximo de planejamento de **60 veículos/mês**, resultando no valor anual máximo estimado de **R$ 37.756,80**.

Conclui-se, portanto, que a estimativa apresentada é compatível com a modelagem planejada, preserva a separação econômica entre gestão de frotas e rastreamento/telemetria, fortalece a transparência da formação dos preços e fornece base objetiva para a elaboração dos respectivos Termos de Referência.

9. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Inciso VII do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

A solução proposta consiste na reestruturação da contratação relacionada à frota municipal, com adoção de modelagem dividida em **dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados**, destinados ao atendimento integral da necessidade pública identificada neste Estudo Técnico Preliminar.

O primeiro processo será destinado à contratação de empresa especializada em **gestão de frotas**, mediante sistema informatizado, rede credenciada de estabelecimentos e mecanismos tecnológicos de controle, abrangendo o gerenciamento do abastecimento de combustíveis, do fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, acessórios e demais insumos automotivos, bem como o gerenciamento dos serviços de manutenção preventiva e corretiva, incluindo mão de obra, serviços mecânicos, elétricos, de borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, lanternagem, pintura, funilaria, guincho e demais serviços correlatos, **executados pelos estabelecimentos credenciados sob autorização, controle e acompanhamento da contratada e da Administração**.

O segundo processo será destinado à contratação de empresa especializada em **rastreamento/telemetria veicular**, por veículo/mês efetivamente ativo, mediante utilização de GPS, GLONASS, Galileo, BeiDou, GSM/GPRS, 4G, 5G, radiofrequência, tecnologia híbrida ou tecnologia equivalente, contemplando fornecimento ou disponibilização dos equipamentos, instalação, ativação, configuração, conectividade, plataforma de monitoramento, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação, relatórios e garantia de funcionamento.

A solução como um todo busca superar as limitações do modelo fragmentado atualmente utilizado, proporcionando maior controle, transparência, rastreabilidade, racionalidade administrativa, economicidade e melhoria da governança da frota municipal.

A separação dos processos não afasta a coerência da solução global. Ao contrário, permite que cada objeto seja planejado, licitado, medido, fiscalizado e pago conforme sua natureza específica, sem prejuízo da utilização coordenada das informações pela Administração.

A gestão de frotas possui como núcleo a administração da rede credenciada, o sistema informatizado, o controle de abastecimentos, peças, insumos, manutenções, mão de obra, documentos fiscais, relatórios, faturamento, glosas, retenções, taxas secundárias e prestação de contas.

O rastreamento/telemetria possui como núcleo a disponibilização de tecnologia de localização, monitoramento, conectividade, plataforma, equipamentos, suporte técnico, manutenção da solução, emissão de relatórios e controle operacional dos veículos indicados pela Administração.

Assim, a solução descrita neste capítulo representa o resultado do amadurecimento da fase preparatória, especialmente após a análise das alternativas de mercado, da forma de medição dos serviços, dos critérios de julgamento, da estimativa dos valores, dos limites das taxas secundárias e das fragilidades verificadas no procedimento anteriormente anulado.

9.1. Premissas da solução adotada

A solução adotada neste Estudo Técnico Preliminar parte das seguintes premissas:
a) a frota municipal é indispensável à continuidade dos serviços públicos;
b) a gestão das despesas com combustíveis, peças, pneus, insumos e manutenção exige controle centralizado, rastreável e auditável à continuidade dos serviços públicos;
c) o modelo fragmentado dificulta a consolidação das informações, a análise do custo por veículo e a fiscalização das despesas;
d) a gestão de frotas e o rastreamento/telemetria são serviços complementares, mas possuem naturezas econômicas, formas de medição e critérios de julgamento distintos;
e) a gestão de frotas será estimada e disputada com base em taxa administrativa incidente sobre operações efetivamente autorizadas, executadas, comprovadas e atestadas;
f) as taxas secundárias da rede credenciada serão disciplinadas exclusivamente no processo de gestão de frotas, com limites máximos próprios para combustíveis e para manutenção, peças e serviços;
g) o rastreamento/telemetria será estimado e disputado por preço unitário mensal por veículo efetivamente ativo e validado pela fiscalização;
h) a contratação separada do rastreamento aumenta a transparência do custo unitário do serviço;
i) a separação evita que o custo do rastreamento fique embutido na taxa administrativa da gestão de frotas;
j) a modelagem permite pagar apenas pelos veículos efetivamente rastreados, sem obrigação de consumo mínimo;
k) a coordenação administrativa entre os contratos poderá ser assegurada por relatórios exportáveis, padronização da identificação dos veículos e rotina de conferência pela fiscalização;
l) os respectivos Termos de Referência deverão conter regras próprias de execução, medição, fiscalização, glosa, pagamento, reajuste, sanções e controle.

9.2. Organização da solução em dois processos administrativos

A solução será organizada em dois processos administrativos distintos:

Processo	Objeto principal	Critério econômico indicativo	Forma de medição
Processo 1	Gestão de frotas propriamente dita, abrangendo combustíveis, peças, pneus, insumos, manutenção, mão de obra, sistema informatizado e rede credenciada	Menor taxa administrativa	Operações efetivamente autorizadas, executadas, registradas, comprovadas e atestadas
Processo 2	Rastreamento/telemetria veicular por GPS, GLONASS, Galileo, BeiDou ou tecnologia equivalente	Menor preço unitário por veículo/mês	Veículos efetivamente ativos, rastreados, disponíveis na plataforma e validados pela fiscalização

A adoção de processos distintos tem por finalidade preservar a clareza do objeto, ampliar a competitividade, facilitar a formulação das propostas, melhorar a comparação entre licitantes e assegurar que cada contratação possua critérios compatíveis com sua natureza.
A divisão não compromete a eficiência da gestão da frota, pois a Administração poderá coordenar os dados dos dois contratos por meio de relatórios, planilhas exportáveis, identificação padronizada dos veículos, controle por placa, patrimônio, Secretaria, centro de custo, quilometragem, horímetro, rota, consumo, manutenção e histórico operacional.
A integração pretendida é administrativa e gerencial, e não necessariamente tecnológica ou proprietária. Por essa razão, não se exigirá que as futuras contratadas utilizem a mesma plataforma,

o mesmo sistema, a mesma tecnologia ou pertençam ao mesmo grupo econômico, evitando restrição indevida à competitividade.

9.3. Processo 1 – Gestão de frotas propriamente dita

O processo de gestão de frotas deverá contemplar a contratação de empresa especializada para prestação de serviços de administração, gerenciamento e controle da frota municipal, mediante sistema informatizado, rede credenciada e mecanismos tecnológicos de identificação, autorização, registro e fiscalização das operações.

A solução deverá abranger, no mínimo:

I – gerenciamento do abastecimento de combustíveis;

II – fornecimento de gasolina, etanol, diesel S500, diesel S10 e outros combustíveis compatíveis com a frota municipal;

III – gerenciamento do fornecimento de peças, pneus, baterias, acessórios, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos;

IV – gerenciamento da execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva;

V – gerenciamento de mão de obra e serviços mecânicos, elétricos, borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, lanternagem, pintura, funilaria, guincho e demais serviços correlatos;

VI – disponibilização de sistema informatizado de gestão de frota;

VII – disponibilização e manutenção de rede credenciada compatível com as necessidades da Administração;

VIII – cadastro de veículos, máquinas, equipamentos, condutores, usuários, unidades administrativas e centros de custo;

IX – mecanismos de identificação, autenticação, autorização, bloqueio e controle das operações;

X – emissão de relatórios gerenciais, operacionais, financeiros, fiscais, contábeis e de controle;

XI – controle de documentos fiscais, CNPJs, natureza da despesa, valores, glosas, estornos e compensações;

XII – controle da taxa administrativa e das taxas secundárias aplicáveis à rede credenciada;

XIII – suporte à medição, liquidação, pagamento, retenções tributárias, EFD-Reinf e prestação de contas;

XIV – apoio à fiscalização contratual, auditoria, controle de preços e análise de economicidade.

A contratação de gestão de frotas deverá permitir a centralização das informações relacionadas às despesas da frota, possibilitando o acompanhamento do custo por veículo, Secretaria, centro de custo, natureza da despesa, fornecedor credenciado, período e documento fiscal.

A solução deverá preservar a rastreabilidade das operações e permitir que a Administração identifique, de forma clara, quem solicitou, quem autorizou, qual veículo foi atendido, qual estabelecimento executou o fornecimento ou serviço, qual valor foi cobrado, qual documento fiscal foi emitido e qual unidade administrativa suportará a despesa.

9.4. Sistema informatizado da gestão de frotas

O sistema informatizado da gestão de frotas deverá permitir o registro, acompanhamento, autorização, consulta, emissão de relatórios, fiscalização, auditoria e controle das operações relacionadas à frota municipal.

A solução tecnológica deverá contemplar, no mínimo:

I – cadastro completo da frota municipal;

II – cadastro de máquinas, equipamentos, veículos próprios, cedidos, terceirizados ou vinculados a outro instrumento, quando aplicável;

III – cadastro de condutores e usuários autorizados;

IV – cadastro das unidades administrativas e centros de custo;
V – controle de abastecimentos por veículo, condutor, combustível, quantidade, valor, data, local e quilometragem/horímetro;
VI – controle de manutenções preventivas e corretivas;
VII – registro de ordens de serviço, orçamentos, peças aplicadas, serviços executados e garantias;
VIII – controle de autorizações, bloqueios, liberações e restrições de uso;
IX – emissão de relatórios exportáveis em formato editável;
X – perfis de acesso diferenciados para gestores, fiscais, autorizadores, usuários e administradores;
XI – trilha de auditoria das operações realizadas;
XII – registro de logs de acesso, alteração, autorização, bloqueio, desbloqueio, cancelamento e demais operações relevantes;
XIII – mecanismos de bloqueio e desbloqueio de veículos, usuários, cartões, tags, senhas, QR Code, aplicativos ou tecnologias equivalentes;
XIV – consulta de histórico por veículo, Secretaria, condutor, centro de custo, fornecedor, documento fiscal, período e natureza da despesa;
XV – geração de relatórios necessários à fiscalização, controle interno, contabilidade, tesouraria, setor tributário e prestação de contas.
A exigência tecnológica deverá ser interpretada por desempenho e funcionalidade, admitindo-se solução web, aplicativo, cartão, tag, QR Code, senha, token, biometria, identificação eletrônica ou tecnologia equivalente, desde que assegurados o controle, a segurança, a rastreabilidade e a fiscalização das operações.
A Administração não pretende restringir a solução a marca, fabricante, plataforma ou tecnologia específica, devendo ser admitidas soluções equivalentes que atendam às funcionalidades mínimas exigidas.

9.5. Rede credenciada da gestão de frotas
A contratada responsável pela gestão de frotas deverá disponibilizar rede credenciada compatível com as necessidades da frota municipal, contemplando estabelecimentos aptos ao fornecimento de combustíveis, peças, pneus, baterias, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos, bem como à execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva.
A rede credenciada deverá possuir cobertura compatível com o Município de Pimenta/MG, sua região de influência e as rotas habitualmente utilizadas pela frota, especialmente em deslocamentos intermunicipais, transporte de pacientes, transporte escolar, serviços operacionais, apoio às Secretarias, demandas rurais, serviços urbanos e atendimentos emergenciais.
O respectivo Termo de Referência deverá definir a rede mínima exigida, os prazos para sua comprovação, os critérios de ampliação, o procedimento em caso de ausência temporária de estabelecimento credenciado em determinada localidade e as regras de fiscalização dos preços praticados.
A rede credenciada deverá operar sob responsabilidade da contratada, sem prejuízo da fiscalização da Administração quanto à regularidade dos estabelecimentos, compatibilidade dos preços, qualidade dos serviços, cumprimento das garantias, documentação fiscal, limites de taxas secundárias e ausência de repasse indevido aos valores pagos pelo Município.
A contratada deverá assegurar que os estabelecimentos credenciados observem as condições técnicas, fiscais, ambientais e operacionais pertinentes ao fornecimento ou serviço executado, especialmente em relação a combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, baterias, fluidos, resíduos automotivos e serviços de manutenção.

9.6. Controle de preços, orçamentos, taxa administrativa e taxas secundárias

O processo de gestão de frotas deverá conter mecanismos objetivos de controle de preços, de modo a evitar que a disputa pela menor taxa administrativa seja neutralizada por preços superiores aos praticados no mercado.

Para combustíveis, deverá ser observado o preço à vista praticado no estabelecimento credenciado, especialmente o preço de bomba vigente no momento da operação, sem acréscimo decorrente do uso do sistema de gerenciamento, cartão, tag, aplicativo, intermediação, taxa secundária ou qualquer encargo próprio da contratada.

Para peças, pneus, baterias, acessórios, insumos e serviços, deverão ser utilizados, conforme o caso, orçamentos comparativos, tabelas de montadoras, sistemas referenciais, pesquisas de mercado, notas fiscais anteriores, histórico de preços, consulta a fornecedores e análise técnica da fiscalização.

Como regra, os serviços de manutenção e o fornecimento de peças deverão ser precedidos de comparação de propostas válidas da rede credenciada, preferencialmente com no mínimo três orçamentos, admitida justificativa formal para número inferior nos casos de urgência, serviço especializado, veículo em garantia, inexistência de fornecedores suficientes, indisponibilidade de peças, inviabilidade logística ou risco à continuidade do serviço público.

A fiscalização poderá rejeitar orçamento, preço, peça, serviço ou fornecimento quando identificar sobrepreço, incompatibilidade técnica, ausência de justificativa, divergência com o mercado, descumprimento das regras contratuais ou indício de repasse indevido de custos.

As taxas secundárias eventualmente cobradas da rede credenciada deverão observar os limites máximos definidos na estimativa de valor da contratação, sendo vedada sua utilização como mecanismo de compensação de taxa administrativa reduzida, igual a zero ou negativa.

As taxas secundárias não se aplicam ao processo de rastreamento/telemetria veicular, por se tratar de contratação autônoma, com preço unitário mensal por veículo efetivamente ativo.

9.7. Processo 2 – Rastreamento e telemetria veicular

O processo de rastreamento/telemetria veicular deverá contemplar a contratação de empresa especializada para prestação de serviço de monitoramento dos veículos formalmente indicados pela Administração, por veículo/mês efetivamente ativo.

A solução deverá contemplar, no mínimo:

I – fornecimento ou disponibilização dos equipamentos necessários ao rastreamento/telemetria;
II – instalação dos dispositivos nos veículos formalmente indicados pela Administração;
III – ativação e configuração da solução;
IV – conectividade necessária à transmissão dos dados;
V – disponibilização de sistema, plataforma ou software de monitoramento;
VI – acesso via web, aplicativo ou tecnologia equivalente;
VII – consulta de localização dos veículos rastreados;
VIII – histórico de deslocamentos;
IX – relatórios de rotas, paradas, eventos, alertas e inconsistências;
X – suporte técnico durante a vigência contratual;
XI – manutenção preventiva e corretiva da solução;
XII – substituição de equipamento defeituoso, inoperante ou obsoleto;
XIII – remanejamento de rastreador entre veículos, quando solicitado pela Administração;
XIV – desinstalação, quando necessária;
XV – garantia de funcionamento durante a vigência contratual;
XVI – disponibilização de relatórios mensais para medição, fiscalização e pagamento.

A solução poderá utilizar GPS, GLONASS, Galileo, BeiDou, GSM/GPRS, 4G, 5G, radiofrequência, tecnologia híbrida ou tecnologia equivalente, desde que atenda às finalidades de controle, localização, histórico, relatórios, fiscalização, segurança operacional e disponibilidade das informações.

O rastreamento/telemetria não abrangerá, necessariamente, a integralidade da frota municipal, devendo ser direcionado aos veículos formalmente indicados pela Administração, conforme critérios de relevância operacional, frequência de deslocamento, transporte de pacientes, transporte escolar, viagens intermunicipais, rotas sensíveis, segurança patrimonial, prevenção de uso indevido e necessidade de fiscalização mais intensiva.

9.8. Quantitativo e forma de execução do rastreamento/telemetria

A relação preliminar atualmente mapeada contempla **41 veículos** indicados para rastreamento, distribuídos entre unidades e entidades atendidas pela Administração, conforme levantamento interno constante da fase preparatória.

Considerando a natureza dinâmica da frota municipal, a possibilidade de incorporação de novos veículos, substituições, baixas, remanejamentos, alterações de unidade usuária e eventual necessidade de inclusão de veículos já existentes em controle mais intensivo, a contratação de rastreamento/telemetria deverá ser dimensionada para até **60 veículos/mês**, durante 12 meses, totalizando até **720 veículos/mês** como parâmetro máximo de planejamento.

O limite máximo de até 60 veículos/mês não representa obrigação de instalação imediata, simultânea ou integral de rastreadores em todos esses veículos, mas teto operacional de planejamento e execução.

A Administração poderá indicar, incluir, substituir, retirar ou remanejar veículos rastreados durante a execução contratual, desde que respeitado o limite máximo contratado e observadas as regras previstas no respectivo Termo de Referência.

O pagamento deverá ocorrer exclusivamente em relação aos veículos efetivamente ativados, rastreados, disponíveis na plataforma, com dados acessíveis à fiscalização e validados pela Administração no período de referência.

Não haverá compromisso de quantitativo mínimo mensal de veículos rastreados, considerando a natureza sob demanda da contratação e a lógica do Sistema de Registro de Preços.

Não será devido pagamento por veículo não indicado, equipamento não instalado, serviço não ativado, plataforma indisponível, rastreador sem comunicação por falha imputável à contratada, veículo removido da relação de rastreamento ou serviço não validado pela fiscalização.

9.9. Coordenação entre os dois processos

Embora a solução seja desmembrada em dois processos distintos, a Administração deverá assegurar a coordenação mínima entre os contratos, de modo a permitir o controle gerencial da frota municipal.

Os respectivos Termos de Referência deverão prever, quando aplicável:

I – identificação padronizada dos veículos, mediante placa, patrimônio, modelo, unidade administrativa e centro de custo;

II – relatórios exportáveis em formato editável;

III – possibilidade de cruzamento entre dados de abastecimento, manutenção, quilometragem, horímetro, rastreamento e utilização dos veículos;

IV – acesso da fiscalização aos dados necessários ao acompanhamento da execução;

V – rotina de conferência mensal das informações;

VI – segregação por Secretaria, veículo, natureza da despesa, documento fiscal e período;

VII – compatibilidade mínima dos dados, sem imposição de plataforma única ou tecnologia proprietária;
VIII – vedação de exigência que restrinja indevidamente a competitividade ou obrigue a contratação do mesmo fornecedor para os dois processos;
IX – possibilidade de exportação dos dados em formatos como PDF pesquisável, planilha eletrônica, CSV ou outro formato aceito pela Administração;
X – manutenção de histórico das operações e dos relatórios durante toda a vigência contratual e pelo prazo necessário à prestação de contas.
A separação dos processos não exige que as empresas contratadas utilizem o mesmo sistema, a mesma plataforma ou a mesma tecnologia, bastando que disponibilizem relatórios, dados e informações em formatos que permitam o controle pela Administração.
A integração pretendida será administrativa e gerencial, não necessariamente tecnológica ou proprietária, preservando a competitividade e evitando direcionamento indevido.

9.10. Forma de execução da solução
A execução da solução deverá ocorrer de forma contínua, fracionada conforme a demanda e observando-se as regras próprias de cada processo.
No processo de gestão de frotas, a execução deverá observar:
I – utilização do sistema informatizado para registro e controle das operações;
II – atendimento descentralizado por meio da rede credenciada;
III – autorização prévia das operações, quando aplicável;
IV – validação das despesas pelos gestores ou fiscais responsáveis;
V – vinculação das despesas ao veículo, condutor, Secretaria, centro de custo e natureza da despesa;
VI – emissão de relatórios mensais para medição, atesto, glosa e pagamento;
VII – apresentação dos documentos fiscais vinculados às operações;
VIII – controle dos preços praticados pela rede credenciada;
IX – controle das taxas secundárias eventualmente aplicadas;
X – suporte técnico e operacional durante toda a vigência contratual;
XI – disponibilização de informações necessárias ao controle interno, à fiscalização contratual e à prestação de contas.
No processo de rastreamento/telemetria, a execução deverá observar:
I – indicação formal dos veículos a serem rastreados;
II – instalação ou ativação dos equipamentos ou tecnologia equivalente;
III – disponibilização da plataforma de monitoramento;
IV – funcionamento regular do serviço;
V – emissão de relatórios mensais;
VI – validação dos veículos efetivamente ativos;
VII – glosa proporcional em caso de indisponibilidade, falha imputável à contratada ou ausência de funcionamento;
VIII – pagamento por veículo/mês efetivamente ativo e aceito pela fiscalização;
IX – suporte técnico e manutenção dos equipamentos;
X – substituição ou remanejamento de equipamentos quando necessário.

9.11. Medição e pagamento
A Administração somente reconhecerá, para fins de pagamento, os serviços efetivamente autorizados, executados, comprovados, registrados, atestados e aceitos pela fiscalização.

No processo de gestão de frotas, a taxa administrativa incidirá sobre as operações efetivamente gerenciadas, autorizadas, executadas, registradas, comprovadas e atestadas, observados os critérios de medição, faturamento, glosa e pagamento estabelecidos no respectivo Termo de Referência.
A taxa administrativa não incidirá sobre valores glosados, cancelados, estornados, não autorizados, não comprovados, não recebidos definitivamente ou não atestados pela fiscalização.
No processo de rastreamento/telemetria, o pagamento será realizado mensalmente, por veículo/mês efetivamente ativo, disponível na plataforma, com dados acessíveis à Administração e funcionamento validado pela fiscalização.
Quando a ativação, desativação, substituição ou remanejamento ocorrer no curso do mês, o respectivo Termo de Referência poderá prever pagamento proporcional aos dias de efetivo funcionamento, desde que tal critério seja objetivo, verificável e previamente definido.
Não será devido pagamento por veículo não indicado, equipamento não instalado, serviço não ativado, plataforma indisponível, rastreador sem comunicação por falha imputável à contratada, veículo removido da relação de rastreamento ou serviço não validado pela fiscalização.

9.12. Fiscalização e controle da solução

A fiscalização da solução deverá ser estruturada de forma compatível com a existência de dois processos distintos.
No processo de gestão de frotas, a fiscalização deverá acompanhar, entre outros aspectos:
I – funcionamento do sistema informatizado;
II – cadastro e atualização da frota;
III – rede credenciada;
IV – autorizações de abastecimento e manutenção;
V – documentos fiscais;
VI – preços praticados;
VII – orçamentos apresentados;
VIII – peças aplicadas;
IX – serviços executados;
X – garantias;
XI – relatórios por veículo, Secretaria, centro de custo, CNPJ e natureza da despesa;
XII – taxa administrativa;
XIII – taxas secundárias;
XIV – glosas, estornos, compensações e inconsistências.
No processo de rastreamento/telemetria, a fiscalização deverá acompanhar, entre outros aspectos:
I – veículos indicados;
II – equipamentos instalados ou tecnologia equivalente ativada;
III – funcionamento da plataforma;
IV – disponibilidade dos dados;
V – histórico de deslocamentos;
VI – relatórios de rotas, paradas, eventos e inconsistências;
VII – suporte técnico;
VIII – manutenção e substituição de equipamentos;
IX – períodos de indisponibilidade;
X – glosas por falha de funcionamento;
XI – veículos efetivamente ativos no período;
XII – pagamento por veículo/mês validado.

A fiscalização deverá promover, sempre que necessário, o cruzamento entre os dados da gestão de frotas e os dados do rastreamento/telemetria, especialmente para verificar compatibilidade entre abastecimentos, quilometragem, horímetro, deslocamentos, rotas, manutenções e utilização dos veículos.

9.13. Justificativa da solução adotada

A solução adotada busca equilibrar integração administrativa, transparência econômica, competitividade, controle e segurança jurídica.

A gestão de frotas e o rastreamento/telemetria são serviços complementares sob a perspectiva do controle da frota municipal, mas possuem naturezas econômicas e formas de medição distintas.

A gestão de frotas tem como núcleo a administração de rede credenciada, sistema informatizado, controle de abastecimentos, peças, insumos, manutenção, mão de obra, faturamento, relatórios, retenções tributárias, EFD-Reinf e prestação de contas.

O rastreamento/telemetria tem como núcleo a disponibilização de tecnologia de localização, monitoramento, conectividade, plataforma, suporte, manutenção e relatórios, sendo mensurável por veículo/mês efetivamente ativo.

A separação permite maior clareza aos licitantes, melhor comparabilidade das propostas, ampliação da competitividade, redução de risco de custos ocultos na taxa administrativa e pagamento apenas pelos veículos efetivamente rastreados.

Além disso, a contratação específica do rastreamento possibilita maior controle da execução, pois permite glosa objetiva em caso de equipamento inoperante, falha de comunicação, indisponibilidade da plataforma ou ausência de dados.

Essa modelagem também contribui para sanar os questionamentos verificados no procedimento anteriormente anulado, especialmente quanto à composição econômica do rastreamento, à exequibilidade das propostas, à clareza do julgamento e à transparência dos custos.

9.14. Considerações gerais sobre a solução como um todo

A solução proposta caracteriza-se como modelo coordenado de gestão da frota municipal, estruturado em dois processos distintos, com uso de tecnologia, rede credenciada, controle administrativo, rastreamento/telemetria, relatórios e mecanismos de fiscalização.

Sua adoção visa superar as limitações do modelo fragmentado, proporcionando maior organização das informações, redução de retrabalho, melhoria da governança contratual, controle dos custos operacionais e maior segurança na execução das despesas relacionadas à frota municipal.

O desmembramento em dois processos não compromete a finalidade administrativa, pois preserva a gestão sistêmica da frota e individualiza o rastreamento como serviço tecnológico específico, permitindo melhor aferição de custos, execução sob demanda, controle de desempenho e pagamento proporcional ao uso efetivo.

A futura instrução dos respectivos Termos de Referência deverá manter coerência com as conclusões deste ETP, especialmente quanto:

I – à contratação da gestão de frotas em processo próprio;
II – à contratação do rastreamento/telemetria em processo próprio;
III – à utilização de menor taxa administrativa para a gestão de frotas;
IV – à observância dos limites máximos das taxas secundárias da rede credenciada;
V – à utilização de menor preço unitário por veículo/mês para rastreamento/telemetria;
VI – à vedação de pagamento por serviço não executado;
VII – à necessidade de relatórios exportáveis;
VIII – à padronização da identificação dos veículos;

IX – à rotina de cruzamento administrativo das informações;
X – à preservação da competitividade;
XI – à vedação de exigências proprietárias ou direcionadas.
Conclui-se que a solução descrita atende à necessidade administrativa identificada, observando os princípios do planejamento, eficiência, economicidade, competitividade, proporcionalidade, transparência, motivação, controle, rastreabilidade e segurança jurídica.

10. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO
Inciso VIII do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

Nos termos do art. 18, § 1º, inciso VIII, da Lei Federal nº 14.133/2021, foi realizada análise quanto à viabilidade técnica e econômica do parcelamento da contratação, considerando a necessidade de ampliação da competitividade, o melhor aproveitamento do mercado, a preservação da eficiência administrativa e a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração.
No presente caso, a análise do parcelamento deve considerar que a demanda envolve duas dimensões complementares: de um lado, a **gestão de frotas propriamente dita**, abrangendo abastecimento, peças, pneus, insumos, manutenção, mão de obra, sistema informatizado e rede credenciada; de outro, o **rastreamento/telemetria veicular**, serviço tecnológico específico, medido por veículo/mês efetivamente ativo.
A análise realizada nos capítulos anteriores demonstrou que a solução mais adequada não consiste na fragmentação ampla de todos os componentes da frota, nem na concentração absoluta de todos os serviços em uma única taxa administrativa. A modelagem mais equilibrada consiste no **parcelamento técnico da solução em dois processos administrativos distintos**, preservando-se, contudo, a unidade lógica interna de cada objeto.
Assim, a contratação será parcelada em dois processos próprios:
a) **Processo 1 – Gestão de frotas propriamente dita**, sem divisão interna entre combustíveis, peças, pneus, demais insumos, manutenção e mão de obra;
b) **Processo 2 – Rastreamento/telemetria veicular**, sem divisão por Secretaria, rota, unidade administrativa ou tipo de veículo, salvo se o futuro Termo de Referência justificar tecnicamente algum agrupamento operacional.

10.1. Análise do parcelamento entre gestão de frotas e rastreamento/telemetria
O parcelamento entre gestão de frotas e rastreamento/telemetria mostra-se tecnicamente adequado porque os objetos possuem naturezas distintas, formas de medição próprias, critérios de julgamento diferentes e mercados fornecedores específicos.
A gestão de frotas possui como núcleo a administração de rede credenciada, sistema informatizado, controle das operações de abastecimento e manutenção, consolidação documental, fiscalização dos preços praticados, controle por CNPJ, relatórios, faturamento, taxa administrativa, retenções, apoio à EFD-Reinf e prestação de contas.
O rastreamento/telemetria possui como núcleo a disponibilização de tecnologia de localização, monitoramento, conectividade, plataforma, equipamentos, suporte técnico, manutenção da solução, emissão de relatórios e controle operacional dos veículos indicados pela Administração.
A separação dos processos permite que a gestão de frotas seja disputada por empresas especializadas em administração de rede credenciada, sistema de gerenciamento e controle de despesas operacionais da frota, enquanto o rastreamento/telemetria poderá ser disputado por empresas especializadas em monitoramento, telemetria, conectividade, equipamentos e plataforma de localização.

Essa modelagem amplia a competitividade e evita que uma única licitação exija, de todos os interessados, domínio simultâneo de segmentos distintos, o que poderia restringir a participação de empresas aptas a executar apenas um dos objetos.
Além disso, a separação confere maior transparência econômica, pois evita que o custo do rastreamento fique embutido na taxa administrativa da gestão de frotas, permitindo que o serviço tecnológico seja medido e pago por veículo/mês efetivamente ativo.

10.2. Justificativa para não parcelar internamente a gestão de frotas
Embora se reconheça a possibilidade teórica de dividir a gestão de frotas em subgrupos, como abastecimento, peças, pneus, insumos e serviços de manutenção, essa fragmentação interna não se mostra recomendável para o caso concreto.
O objetivo da contratação de gestão de frotas não é apenas adquirir combustíveis ou contratar oficinas de forma isolada, mas implantar modelo de gerenciamento centralizado das despesas operacionais da frota, com sistema informatizado, rede credenciada, controle de autorizações, relatórios, documentos fiscais, controle por veículo, centro de custo, Secretaria, CNPJ e natureza da despesa.
A divisão interna entre abastecimento e manutenção poderia gerar bases de dados distintas, cadastros duplicados, sistemas paralelos, relatórios incompatíveis, múltiplas fiscalizações, maior carga administrativa e dificuldade de consolidação do custo total por veículo.
A fragmentação entre peças, pneus, mão de obra e serviços também poderia recriar parte dos problemas do modelo atualmente utilizado, com multiplicidade de contratos, documentos fiscais, fluxos de pagamento e controles paralelos.
No caso concreto, a gestão eficiente da frota exige correlação entre:
I – abastecimento e quilometragem/horímetro;
II – manutenção e histórico do veículo;
III – peças aplicadas e ordens de serviço;
IV – condutor, veículo, Secretaria e despesa realizada;
V – custo total por veículo, período e unidade administrativa;
VI – documentos fiscais, CNPJ, natureza da despesa e centro de custo;
VII – ocorrência de inconsistências, glosas, desvios de uso ou falhas de controle.
Dessa forma, o não parcelamento interno da gestão de frotas mostra-se justificado pela necessidade de preservar a racionalidade do gerenciamento centralizado, a rastreabilidade das operações, a eficiência da fiscalização e a consolidação das informações em ambiente gerencial único.

10.3. Justificativa para não parcelar internamente o rastreamento/telemetria
O processo de rastreamento/telemetria também não deverá ser fragmentado por Secretaria, unidade administrativa, rota, tipo de veículo ou grupo isolado, salvo se houver justificativa técnica específica no Termo de Referência.
O rastreamento constitui serviço tecnológico padronizável, com unidade usual de medição por veículo/mês, abrangendo equipamento ou tecnologia equivalente, instalação, conectividade, plataforma, suporte, manutenção, relatórios e garantia de funcionamento.
A divisão do rastreamento por Secretaria ou por tipo de veículo poderia gerar múltiplas plataformas, duplicidade de contratos, dificuldades de padronização, aumento da carga de fiscalização, perda de escala e maior complexidade para cruzamento das informações.
Como a Administração pretende utilizar o rastreamento de forma sob demanda, com indicação, inclusão, substituição, retirada ou remanejamento de veículos, a contratação deve preservar flexibilidade operacional e padronização mínima da solução tecnológica.

Assim, o rastreamento/telemetria deverá ser estruturado como processo próprio, mas internamente uno, com medição por veículo/mês efetivamente ativo e validado pela fiscalização.

10.4. Análise sobre competitividade

O parcelamento em dois processos distintos favorece a competitividade, pois permite que empresas especializadas em gestão de frotas disputem o processo correspondente e que empresas especializadas em rastreamento/telemetria disputem o processo tecnológico próprio.

A modelagem evita exigir que uma mesma empresa possua, simultaneamente, estrutura completa de gestão de rede credenciada e solução tecnológica própria de rastreamento, o que poderia reduzir o universo de interessados.

Ao mesmo tempo, o não parcelamento interno da gestão de frotas evita fragmentação excessiva do objeto e preserva a finalidade administrativa da contratação, que é organizar as despesas operacionais da frota em sistema informatizado, com rede credenciada, relatórios e controle centralizado.

Do mesmo modo, o não parcelamento interno do rastreamento/telemetria evita a multiplicação desnecessária de contratos, plataformas e fiscalizações, sem prejuízo da ampla participação de empresas especializadas no segmento.

Essa estrutura permite equilíbrio entre ampliação da disputa e eficiência administrativa, respeitando a lógica de parcelamento quando tecnicamente recomendável e afastando a fragmentação quando ela comprometer a gestão contratual.

10.5. Análise econômica e operacional do parcelamento adotado

Do ponto de vista econômico, o parcelamento em dois processos permite que cada objeto tenha critério de julgamento compatível com sua natureza.

No processo de gestão de frotas, a disputa deverá ocorrer pela taxa administrativa, observados os parâmetros de preços, os limites de taxas secundárias, a análise de exequibilidade e a vedação de repasse indevido de custos ao Município.

No processo de rastreamento/telemetria, a disputa deverá ocorrer pelo menor preço unitário por veículo/mês, com pagamento condicionado à efetiva ativação, funcionamento, disponibilidade da plataforma e validação pela fiscalização.

Essa separação melhora a transparência da formação dos preços, facilita a comparação entre propostas, reduz o risco de custo oculto e permite maior controle sobre o que será efetivamente pago.

Do ponto de vista operacional, a separação exige coordenação administrativa, mas não inviabiliza a gestão da frota. Essa coordenação poderá ser realizada por meio de relatórios exportáveis, identificação padronizada dos veículos, controle por placa, patrimônio, Secretaria, centro de custo, quilometragem/horímetro e rotina de cruzamento mensal das informações.

Assim, o parcelamento adotado preserva a integração gerencial necessária, sem impor integração tecnológica proprietária ou contratação obrigatória de uma única empresa para todos os serviços.

10.6. Conclusão quanto ao parcelamento

Diante das análises técnica, operacional, econômica e competitiva realizadas, conclui-se que o parcelamento mais adequado para o caso concreto consiste na divisão da solução em **dois processos administrativos distintos**, tecnicamente coordenados:

I – processo próprio para **gestão de frotas propriamente dita**, abrangendo combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos, manutenção

preventiva e corretiva, mão de obra, sistema informatizado, rede credenciada, relatórios, documentos fiscais, controle operacional e prestação de contas;
II – processo próprio para **rastreamento/telemetria veicular**, medido por veículo/mês efetivamente ativo, abrangendo equipamento ou tecnologia equivalente, instalação, conectividade, plataforma, suporte, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios.
Não se recomenda o desmembramento amplo entre combustíveis, peças, pneus, insumos, mão de obra e serviços de manutenção, pois tal medida recriaria fragmentação administrativa, dificultaria a consolidação das informações e reduziria a eficiência do gerenciamento centralizado da frota.
Também não se recomenda a fragmentação interna do rastreamento por Secretaria, rota ou tipo de veículo, por se tratar de serviço tecnológico padronizável, mensurável por veículo/mês e passível de execução sob demanda.
A modelagem proposta preserva a competitividade, permite melhor aproveitamento dos mercados especializados, confere maior transparência econômica, reduz riscos de impugnação, facilita a fiscalização e mantém a coerência entre planejamento, execução, medição, pagamento e controle contratual.
Conclui-se, portanto, pela viabilidade e conveniência do **parcelamento técnico da solução em dois processos próprios**, sem fragmentação excessiva dos componentes internos de cada objeto, em observância aos princípios do planejamento, eficiência, economicidade, competitividade, proporcionalidade, motivação, controle, rastreabilidade e segurança jurídica.

11. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS
Inciso IX do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

O demonstrativo dos resultados pretendidos tem por finalidade evidenciar os benefícios esperados com a implementação da solução planejada para a frota municipal, demonstrando sua contribuição para a melhoria da gestão pública, eficiência administrativa, controle das despesas, rastreabilidade das operações, fiscalização contratual e adequada prestação dos serviços públicos.
A solução definida neste Estudo Técnico Preliminar consiste na estruturação de dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados: um voltado à gestão de frotas propriamente dita, mediante sistema informatizado e rede credenciada, e outro voltado ao rastreamento/telemetria veicular dos veículos formalmente indicados pela Administração.
A gestão de frotas terá por finalidade organizar, controlar e registrar as operações relacionadas ao abastecimento, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, acessórios, insumos automotivos, serviços de manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, documentos fiscais, relatórios, faturamento, retenções, glosas e prestação de contas.
O rastreamento/telemetria veicular, por sua vez, será tratado como serviço tecnológico próprio, mensurado por veículo/mês efetivamente ativo, abrangendo equipamento, instalação, ativação, conectividade, plataforma de monitoramento, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios.
Dessa forma, os resultados pretendidos não se limitam à contratação de empresas prestadoras de serviços, mas abrangem a melhoria da governança da frota municipal, o fortalecimento dos controles internos, a redução de riscos operacionais, a racionalização dos gastos, a ampliação da transparência sobre as despesas públicas e a criação de condições mais objetivas para fiscalização, medição e pagamento.

11.1. Resultados operacionais
Com a implementação da solução, pretende-se alcançar:

I – melhoria na gestão e no controle da frota municipal;
II – maior disponibilidade operacional dos veículos, máquinas e equipamentos;
III – redução de paralisações não programadas;
IV – atendimento mais eficiente às demandas de abastecimento, manutenção, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32 e demais insumos automotivos;
V – padronização dos fluxos de solicitação, autorização, execução, registro, fiscalização, medição e pagamento;
VI – melhoria do acompanhamento das manutenções preventivas e corretivas;
VII – redução do tempo de resposta para atendimento de demandas ordinárias, emergenciais e operacionais;
VIII – melhoria da organização do histórico operacional de cada veículo, máquina ou equipamento;
IX – maior controle sobre veículos utilizados em transporte de pacientes, transporte escolar, viagens intermunicipais, rotas sensíveis, serviços essenciais e demais atividades relevantes;
X – possibilidade de inclusão, substituição, retirada ou remanejamento de veículos no processo de rastreamento/telemetria, conforme necessidade administrativa e respeitado o limite máximo definido no planejamento;
XI – melhor organização dos dados relativos a veículos, condutores, Secretarias, centros de custo, fornecedores, documentos fiscais e natureza da despesa;
XII – maior agilidade na identificação de falhas operacionais, inconsistências de consumo, necessidade de manutenção e utilização inadequada da frota.

11.2. Resultados de controle, governança e fiscalização

A solução deverá proporcionar:
I – fortalecimento dos mecanismos de controle interno;
II – ampliação da rastreabilidade das despesas relacionadas à frota municipal;
III – redução de riscos de inconsistências, pagamentos indevidos, operações não autorizadas e falhas de controle;
IV – maior transparência na execução contratual;
V – melhoria da capacidade de fiscalização, auditoria e glosa;
VI – identificação de veículo, condutor, Secretaria, fornecedor, CNPJ, data, local, valor, documento fiscal e natureza da operação;
VII – possibilidade de glosa de operações inconsistentes, não autorizadas, não comprovadas, não recebidas ou incompatíveis com os parâmetros contratuais;
VIII – melhor segregação entre solicitação, autorização, execução, fiscalização, medição, atesto e pagamento;
IX – acesso da fiscalização a relatórios gerenciais, operacionais, financeiros, fiscais e de controle;
X – maior controle sobre a execução da taxa administrativa, assegurando que sua incidência ocorra apenas sobre operações efetivamente autorizadas, executadas, registradas, comprovadas e atestadas;
XI – controle dos limites das taxas secundárias aplicáveis exclusivamente à rede credenciada da gestão de frotas;
XII – vedação de repasse indevido de custos da rede credenciada aos preços pagos pelo Município;
XIII – acompanhamento individualizado dos veículos rastreados, com possibilidade de validação mensal dos veículos efetivamente ativos;
XIV – maior clareza quanto à separação entre os custos da gestão de frotas e os custos do rastreamento/telemetria;

XV – possibilidade de cruzamento administrativo entre dados de abastecimento, manutenção, quilometragem, horímetro, rotas, deslocamentos e histórico operacional.

11.3. Resultados econômicos

A solução pretende contribuir para:

I – otimização da aplicação dos recursos públicos;

II – redução de desperdícios, gastos desnecessários e despesas sem comprovação suficiente;

III – maior previsibilidade e controle das despesas com a frota;

IV – acompanhamento do custo por veículo, máquina, equipamento, Secretaria, centro de custo e tipo de despesa;

V – melhoria da análise de economicidade das manutenções preventivas e corretivas;

VI – identificação de veículos com custos recorrentes, consumo incompatível ou manutenção excessiva;

VII – controle sobre os preços praticados pela rede credenciada;

VIII – mitigação de riscos de sobrepreço, pagamentos indevidos, execução antieconômica e repasse indireto de taxas aos preços pagos pelo Município;

IX – maior transparência da taxa administrativa da gestão de frotas, que deverá remunerar exclusivamente o serviço de administração, gerenciamento e controle da frota;

X – controle das taxas secundárias da rede credenciada, com limites próprios para postos de combustíveis e para manutenção, peças e serviços;

XI – tratamento próprio do rastreamento/telemetria, por valor unitário mensal por veículo efetivamente ativo;

XII – pagamento do rastreamento apenas pelos veículos efetivamente indicados, ativados, disponíveis, funcionais e validados pela fiscalização;

XIII – redução do risco de custo oculto do rastreamento dentro da taxa administrativa da gestão de frotas;

XIV – maior clareza para análise de exequibilidade das propostas em cada processo;

XV – melhor comparabilidade entre propostas, considerando que a gestão de frotas e o rastreamento terão critérios econômicos próprios.

11.4. Resultados tecnológicos e gerenciais

A contratação deverá permitir:

I – disponibilização de informações consolidadas, confiáveis e auditáveis;

II – tomada de decisão baseada em dados;

III – geração de relatórios gerenciais, operacionais, financeiros, fiscais e de controle;

IV – acompanhamento contínuo dos custos operacionais da frota;

V – consulta ao histórico de abastecimentos, manutenções, peças, serviços, garantias e documentos fiscais vinculados;

VI – controle dos veículos formalmente indicados para rastreamento/telemetria;

VII – acompanhamento da localização, histórico de deslocamentos, rotas, paradas, eventos, alertas e inconsistências dos veículos rastreados;

VIII – exportação de dados para fins de controle, auditoria, prestação de contas e apoio à fiscalização contratual;

IX – identificação de abastecimentos ou manutenções incompatíveis com rota, quilometragem, horímetro, horário, localidade, capacidade do tanque ou padrão operacional do veículo;

X – acompanhamento do funcionamento dos equipamentos ou tecnologia equivalente de rastreamento;

XI – registro de falhas, substituições, remanejamentos, desinstalações e regularizações relacionadas ao rastreamento;
XII – padronização da identificação dos veículos por placa, patrimônio, Secretaria, centro de custo e unidade responsável;
XIII – cruzamento de informações entre os relatórios da gestão de frotas e os relatórios do rastreamento/telemetria, sem exigência de plataforma única ou tecnologia proprietária.

11.5. Resultados institucionais

A solução deverá contribuir para:
I – melhoria da qualidade dos serviços públicos dependentes da frota municipal;
II – maior eficiência administrativa;
III – fortalecimento das práticas de governança pública;
IV – alinhamento ao planejamento e à eficiência exigidos pela Lei Federal nº 14.133/2021;
V – incremento da transparência e da prestação de contas;
VI – maior segurança na gestão dos recursos públicos;
VII – redução da vulnerabilidade da Administração a questionamentos decorrentes de falhas de planejamento, ausência de controles ou insuficiência de motivação técnica;
VIII – aprimoramento da fase preparatória da contratação, especialmente quanto à definição da modelagem, tratamento do rastreamento, estimativa da taxa administrativa, limites das taxas secundárias, critérios de julgamento, fiscalização e gerenciamento de riscos da contratação;
IX – maior segurança para a futura gestão contratual, mediante regras claras sobre sistema, rede credenciada, rastreamento, taxa administrativa, taxas secundárias, medição, faturamento, glosa e pagamento;
X – melhoria da comunicação entre Secretarias demandantes, fiscalização contratual, setor contábil, tesouraria, controle interno e demais setores envolvidos;
XI – fortalecimento da rastreabilidade processual e documental.

11.6. Indicadores para acompanhamento dos resultados pretendidos

Em atendimento ao art. 18, § 1º, inciso IX, da Lei Federal nº 14.133/2021, os resultados pretendidos deverão ser acompanhados, sempre que tecnicamente possível, por indicadores objetivos capazes de demonstrar a efetividade da solução, a economicidade, a melhoria dos controles administrativos e a adequada execução dos serviços.
Considerando que a solução será estruturada em dois processos distintos, porém coordenados, os indicadores deverão observar as características de cada contratação. Na gestão de frotas, deverão abranger, entre outros aspectos, a rastreabilidade das operações, o controle de abastecimentos e manutenções, a regularidade documental, os custos, a disponibilidade do sistema e o atendimento da rede credenciada. No rastreamento/telemetria, deverão considerar a disponibilidade da solução, os veículos ativos, a regularidade da transmissão de dados e o atendimento de falhas.
Os indicadores terão função de planejamento, acompanhamento e governança, cabendo aos respectivos Termos de Referência definir aqueles que constituirão obrigações de desempenho, bem como suas fórmulas de cálculo, periodicidade, fontes de informação, metas, responsabilidades e consequências pelo eventual descumprimento.
A definição de metas deverá considerar dados históricos, realidade operacional, capacidade de fiscalização e características do mercado, evitando parâmetros arbitrários ou desproporcionais. A aferição deverá utilizar, preferencialmente, dados dos sistemas de gestão e rastreamento, ordens de serviço, documentos fiscais, relatórios e registros de fiscalização, assegurando rastreabilidade e possibilidade de auditoria.

Os resultados apurados deverão subsidiar a gestão e fiscalização contratual, a correção de desvios, a adoção de medidas administrativas e o planejamento de futuras contratações.
Para fins de acompanhamento dos resultados pretendidos, poderão ser adotados, entre outros, os seguintes indicadores:
I – índice de disponibilidade da frota;
II – tempo médio de atendimento das manutenções;
III – percentual de operações registradas e auditáveis;
IV – índice de inconformidades detectadas e tratadas;
V – custo médio mensal por veículo, máquina ou equipamento;
VI – consumo médio por quilômetro ou hora trabalhada;
VII – percentual de veículos com manutenção preventiva em dia;
VIII – tempo de implantação da solução;
IX – nível de atendimento da rede ;
X – disponibilidade do sistema de gestão;
XI – quantidade de inconsistências identificadas;
XII – veículos rastreados com funcionamento regular;
XIII – tempo médio para correção de falhas no sistema;
XIV – tempo médio para correção de falhas de rastreamento;
XV – movimentação de veículos rastreados;
XVI – utilização da capacidade contratada de rastreamento;
XVII – ocorrências incompatíveis com os parâmetros da frota;
XVIII – relatórios entregues tempestivamente;
XIX – documentos fiscais corretamente vinculados;
XX – glosas e correções decorrentes de inconformidades.

11.7. Sistemática de acompanhamento e avaliação

A aferição dos resultados deverá ser realizada durante a execução dos respectivos instrumentos contratuais, mediante análise dos indicadores aplicáveis, relatórios produzidos pelas plataformas, documentos fiscais, ordens de serviço, registros de fiscalização, ocorrências e demais evidências disponíveis.
Os fiscais e gestores deverão manter registro das avaliações realizadas, especialmente quanto a desvios relevantes, inconformidades recorrentes, evolução dos custos, disponibilidade dos sistemas, funcionamento do rastreamento, comportamento do consumo, execução das manutenções preventivas e corretivas, regularidade documental e cumprimento das obrigações das contratadas.
Os indicadores deverão ser avaliados de forma contextualizada, não sendo recomendada sua interpretação isolada. Variações de custo, consumo, manutenção, indisponibilidade ou número de ocorrências deverão considerar, conforme aplicável, quilometragem percorrida, horas trabalhadas, perfil de utilização, idade e condição do veículo, natureza do serviço público executado, eventos extraordinários e demais fatores capazes de influenciar o resultado.
Sempre que identificadas divergências relevantes ou recorrentes, a fiscalização deverá promover análise específica, registrar a ocorrência e adotar as providências cabíveis, preservando-se o contraditório e a ampla defesa quando houver possibilidade de aplicação de medida sancionatória.
Os resultados consolidados poderão subsidiar avaliações periódicas da economicidade e efetividade da solução, decisões sobre manutenção ou substituição de veículos, aperfeiçoamento dos controles internos, revisão de parâmetros operacionais e planejamento de futuras contratações.

11.8. Conclusão

Os resultados pretendidos e os respectivos mecanismos de acompanhamento demonstram que a solução planejada não se limita ao atendimento imediato das necessidades de abastecimento, manutenção e controle da frota, mas busca produzir ganhos permanentes de governança, eficiência operacional, economicidade, transparência, rastreabilidade e qualidade da fiscalização contratual.
A adoção de indicadores permitirá à Administração acompanhar objetivamente a execução, identificar desvios, comparar padrões de consumo e manutenção, verificar a regularidade das operações, controlar os recursos aplicados e produzir informações úteis à tomada de decisão.
Considerando a existência de dois processos distintos, os respectivos Termos de Referência deverão selecionar e detalhar os indicadores pertinentes a cada objeto, estabelecer suas fórmulas de cálculo, fontes de dados, periodicidade, responsabilidades, metas ou níveis mínimos de desempenho quando tecnicamente justificáveis e, quando cabível, as consequências decorrentes do descumprimento.
Dessa forma, considera-se atendido o demonstrativo dos resultados pretendidos, assegurando-se vínculo entre a necessidade identificada, a solução escolhida, os benefícios esperados e os mecanismos que permitirão à Administração verificar, durante a execução, se os resultados públicos que fundamentaram a contratação estão efetivamente sendo alcançados.

12. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO
Inciso X do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

As providências a serem adotadas previamente à celebração dos contratos consistem no conjunto de medidas necessárias para viabilizar a adequada implementação, execução, fiscalização e controle da solução planejada para a frota municipal.
Considerando a complexidade da demanda, a diversidade da frota, a participação de múltiplas Secretarias, a existência de veículos indicados para rastreamento/telemetria, os limites das taxas secundárias da rede credenciada e os pontos sensíveis identificados no procedimento anteriormente anulado, a Administração deverá adotar providências administrativas, operacionais, tecnológicas, orçamentárias, fiscais e de governança antes da formalização dos respectivos instrumentos.
As providências deverão assegurar coerência com a modelagem definida neste Estudo Técnico Preliminar, especialmente quanto à separação entre:
I – o processo de gestão de frotas, com taxa administrativa, rede credenciada, sistema informatizado, controle de preços e limites de taxas secundárias;
II – o processo de rastreamento/telemetria veicular, com preço unitário mensal por veículo efetivamente ativo, sem incidência de taxa administrativa ou taxa secundária da rede credenciada.

12.1. Providências administrativas e documentais
Deverão ser adotadas as seguintes providências administrativas:
I – elaboração de Termo de Referência próprio para a gestão de frotas;
II – elaboração de Termo de Referência próprio para o rastreamento/telemetria veicular;
III – compatibilização entre DFD, ETP, Termos de Referência, editais, minutas contratuais, atas, anexos e matriz de riscos;
IV – juntada aos autos dos mapas de preços, pesquisas de mercado, memórias de cálculo e anexos que fundamentam a taxa administrativa, as taxas secundárias e o valor unitário do rastreamento;
V – definição do critério de julgamento aplicável à gestão de frotas, considerando a menor taxa administrativa, observadas as regras de exequibilidade, controle de preços da rede credenciada e limites das taxas secundárias;
VI – definição do critério de julgamento aplicável ao rastreamento/telemetria, considerando o menor preço unitário por veículo/mês;

VII – definição das regras de medição, faturamento, glosa e pagamento de cada processo;
VIII – previsão de mecanismos objetivos de análise de exequibilidade, especialmente para propostas com taxa administrativa igual a zero, negativa ou manifestamente inferior aos parâmetros de mercado;
IX – confirmação da disponibilidade orçamentária pelas Secretarias participantes;
X – submissão dos autos à análise jurídica, quando cabível;
XI – designação dos agentes responsáveis pela condução dos certames;
XII – definição dos gestores e fiscais dos futuros instrumentos contratuais;
XIII – revisão preventiva das cláusulas para evitar exigências restritivas, proprietárias ou desproporcionais;
XIV – conferência da coerência entre objeto, estimativa, critérios de julgamento, forma de execução, medição, pagamento e fiscalização.

12.2. Providências operacionais relacionadas à gestão de frotas

Antes da celebração do contrato de gestão de frotas, deverão ser adotadas as seguintes providências:
I – atualização da relação da frota municipal, contendo, no mínimo, identificação do veículo, placa ou patrimônio, Secretaria responsável, marca, modelo, ano, combustível, tipo de uso e situação operacional;
II – identificação dos veículos próprios, cedidos, terceirizados, locados ou vinculados a outros instrumentos, quando houver;
III – identificação dos veículos em garantia de fábrica, quando houver;
IV – organização dos fluxos internos de solicitação, autorização, execução, fiscalização, medição e pagamento;
V – definição dos servidores autorizados a utilizar o sistema;
VI – definição dos responsáveis por autorizar abastecimentos, manutenções, peças, serviços e demais operações;
VII – definição dos centros de custo, unidades administrativas e parâmetros de segregação das despesas;
VIII – levantamento das rotas habituais da frota, especialmente em deslocamentos intermunicipais, transporte de pacientes, transporte escolar e serviços operacionais;
IX – definição dos parâmetros mínimos de controle de preços para combustíveis, peças, pneus, insumos e serviços;
X – definição das regras de apresentação de orçamentos, validação de preços e aprovação de ordens de serviço;
XI – definição das regras de controle das taxas secundárias da rede credenciada;
XII – organização das informações necessárias à emissão de relatórios por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período;
XIII – alinhamento com os setores de contabilidade, tesouraria, tributação e controle interno quanto aos relatórios necessários para liquidação, retenções e prestação de contas.

12.3. Providências operacionais relacionadas ao rastreamento/telemetria

Antes da celebração do contrato de rastreamento/telemetria, deverão ser adotadas as seguintes providências:
I – validação da relação inicial dos veículos indicados para rastreamento;
II – conferência de placas, chassis/séries, RENAVAM, unidade responsável, situação operacional e condição de uso dos veículos indicados;

III – confirmação dos veículos que iniciarão a execução contratual com rastreamento ativo;
IV – definição dos critérios de prioridade para instalação ou ativação da solução de rastreamento;
V – definição do teto máximo de planejamento de até 60 veículos/mês, sem obrigação de instalação imediata em todos os veículos;
VI – definição de cronograma inicial de instalação, ativação e teste dos dispositivos ou tecnologia equivalente;
VII – definição dos responsáveis por acompanhar a instalação, ativação, teste, substituição, remanejamento ou retirada da solução;
VIII – verificação das condições físicas dos veículos para instalação dos equipamentos, quando aplicável;
IX – estabelecimento de regras para inclusão, substituição, retirada ou remanejamento de veículos durante a vigência contratual;
X – definição dos relatórios mínimos de controle, incluindo localização, histórico de deslocamentos, rotas, paradas, eventos, inconsistências e funcionamento da solução;
XI – definição das hipóteses de glosa, notificação ou responsabilização por falha de funcionamento;
XII – definição do procedimento de validação mensal dos veículos efetivamente ativos;
XIII – confirmação de que o rastreamento será remunerado exclusivamente por veículo/mês efetivamente ativo, disponível e validado pela fiscalização;
XIV – vedação de pagamento por veículo não indicado, equipamento não instalado, serviço não ativado, plataforma indisponível, ausência de dados ou serviço não validado.

12.4. Providências tecnológicas e de segurança da informação

Deverão ser adotadas as seguintes providências tecnológicas:
I – verificação da disponibilidade de acesso à internet nas unidades administrativas que utilizarão os sistemas;
II – disponibilização de equipamentos mínimos para acesso aos sistemas pelos fiscais, gestores e usuários autorizados;
III – definição dos perfis de acesso e níveis de autorização;
IV – organização dos dados necessários ao cadastro inicial da frota;
V – definição de rotinas de segurança da informação;
VI – preparação para recebimento dos treinamentos;
VII – definição da forma de acesso aos relatórios gerenciais, operacionais, financeiros e fiscais da gestão de frotas;
VIII – definição da forma de acesso aos relatórios de rastreamento/telemetria dos veículos indicados;
IX – previsão de procedimento para bloqueio, desbloqueio e substituição de cartões, tags, senhas, tokens, QR Code, aplicativos ou tecnologias equivalentes, quando aplicável;
X – definição dos usuários que terão acesso à plataforma de rastreamento/telemetria;
XI – definição dos procedimentos de comunicação de falhas, indisponibilidade do sistema ou mau funcionamento dos equipamentos;
XII – definição das rotinas mínimas de guarda, exportação e consulta dos dados necessários à fiscalização contratual;
XIII – exigência de relatórios exportáveis em formato editável, sempre que necessário ao controle administrativo;
XIV – padronização mínima dos dados de identificação dos veículos, para permitir cruzamento entre os relatórios da gestão de frotas e os relatórios de rastreamento/telemetria;
XV – vedação de exigência de plataforma única, tecnologia proprietária ou integração que restrinja indevidamente a competitividade.

12.5. Providências fiscais, contábeis e de faturamento

Antes da celebração dos contratos, deverão ser alinhadas com os setores competentes as regras de:

I – emissão de notas fiscais e faturas;
II – documentos fiscais dos estabelecimentos credenciados;
III – relatório mensal consolidado das operações realizadas;
IV – segregação das despesas por Secretaria, veículo, centro de custo e natureza da despesa;
V – destaque da taxa administrativa da gestão de frotas, quando aplicável;
VI – identificação da forma de aplicação da taxa administrativa sobre as operações efetivamente autorizadas, executadas, registradas, comprovadas e atestadas;
VII – controle dos limites das taxas secundárias da rede credenciada;
VIII – vedação de compensação da taxa administrativa por meio de majoração das taxas secundárias ou repasse indireto aos preços pagos pelo Município;
IX – faturamento próprio do rastreamento/telemetria, com base no preço unitário mensal e na relação de veículos efetivamente ativos e validados;
X – retenções tributárias, quando cabíveis;
XI – liquidação da despesa;
XII – atesto pelo fiscal ou gestor responsável;
XIII – glosa de valores inconsistentes, não autorizados, não comprovados ou incompatíveis com os parâmetros contratuais;
XIV – conferência de que os valores faturados estejam compatíveis com o limite global estimado, com os saldos orçamentários e com os critérios de medição previstos nos Termos de Referência;
XV – emissão de relatórios simplificados por CNPJ, quando necessário ao preenchimento de obrigações fiscais e controles internos, inclusive quanto à segregação de peças, mão de obra, combustíveis e retenções incidentes.

12.6. Providências de capacitação

Deverão ser providenciados:

I – treinamento dos gestores e fiscais dos contratos;
II – treinamento dos servidores autorizadores;
III – treinamento dos usuários do sistema de gestão de frotas;
IV – treinamento dos usuários da plataforma de rastreamento/telemetria;
V – orientação quanto aos fluxos de solicitação, autorização, registro e fiscalização;
VI – orientação quanto à utilização dos relatórios;
VII – orientação quanto ao controle das taxas administrativas e taxas secundárias;
VIII – orientação quanto ao controle dos veículos rastreados;
IX – orientação quanto à comunicação de falhas, inconsistências, necessidade de substituição ou remanejamento de equipamentos;
X – divulgação das rotinas internas às Secretarias participantes;
XI – orientação quanto à impossibilidade de pagamento por serviço não executado, não comprovado, não validado ou não atestado.

12.7. Providências relacionadas à transição de modelo

A transição do modelo fragmentado para a nova sistemática deverá ser planejada para evitar descontinuidade dos serviços.

Deverão ser observadas:

I – vigência dos contratos atuais de combustíveis, peças, insumos e manutenção;
II – prevenção de sobreposição de objetos;
III – manutenção temporária dos serviços essenciais durante a implantação;
IV – encerramento gradual ou substituição dos instrumentos atualmente vigentes, conforme orientação jurídica e administrativa;
V – comunicação formal às Secretarias sobre a data de início da nova sistemática;
VI – acompanhamento intensivo da fase inicial de implantação;
VII – validação do cadastro inicial da frota no sistema de gestão;
VIII – acompanhamento da implantação da rede credenciada;
IX – acompanhamento da instalação ou ativação inicial do rastreamento nos veículos indicados;
X – registro das eventuais inconsistências, atrasos ou falhas ocorridas na fase inicial;
XI – adoção de medidas corretivas sem prejuízo à continuidade dos serviços públicos;
XII – definição de fluxo emergencial para situações de abastecimento, manutenção ou rastreamento que possam comprometer a prestação de serviços essenciais.

12.8. Conclusão

As providências elencadas demonstram que a Administração deverá implementar a solução de forma planejada, com organização prévia da frota, definição dos fluxos de autorização, validação dos veículos indicados para rastreamento, alinhamento contábil e fiscal, capacitação dos usuários, designação de responsáveis e compatibilização com os instrumentos atualmente vigentes.
A adoção dessas medidas contribui para a mitigação de riscos operacionais, o fortalecimento da governança, a adequada fiscalização contratual e a melhoria da gestão dos recursos públicos.
As providências também asseguram que a modelagem econômica definida no Capítulo 8 seja refletida na execução contratual, especialmente quanto à separação entre gestão de frotas e rastreamento/telemetria, à aplicação da taxa administrativa apenas no processo de gestão de frotas, ao controle das taxas secundárias da rede credenciada e ao pagamento do rastreamento exclusivamente por veículo/mês efetivamente ativo, validado e atestado pela fiscalização.
Conclui-se que, antes da celebração dos contratos ou instrumentos equivalentes, deverão ser adotadas as providências administrativas, operacionais, tecnológicas, fiscais, contábeis e de capacitação necessárias para garantir implantação segura, execução eficiente, controle preventivo, rastreabilidade processual e adequada fiscalização da solução.

13. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Inciso XI do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

As contratações correlatas ou interdependentes são aquelas que guardam relação direta ou indireta com o objeto pretendido, podendo impactar sua execução, complementar sua funcionalidade, exigir compatibilização administrativa ou demandar cuidados específicos durante a transição contratual.
No caso em análise, a solução planejada envolve a reestruturação da forma de atendimento das demandas relacionadas à frota municipal, com previsão de dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados: um destinado à gestão de frotas propriamente dita e outro destinado ao rastreamento/telemetria veicular.
O Município atualmente mantém ou poderá manter instrumentos relacionados ao abastecimento de combustíveis, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, insumos automotivos e prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva da frota municipal. Tais instrumentos possuem relação direta com o futuro processo de gestão de frotas, pois representam parcelas atualmente

executadas de forma fragmentada e que passarão a ser gerenciadas por meio de sistema informatizado, rede credenciada, relatórios e mecanismos de controle.
Também deverá ser considerada a futura contratação de rastreamento/telemetria veicular, que será formalizada em processo próprio, mas manterá relação de complementaridade com a gestão de frotas, especialmente para fins de controle operacional, cruzamento de dados, fiscalização de rotas, quilometragem, horímetro, abastecimentos, manutenções e utilização dos veículos indicados pela Administração.

13.1. Contratações correlatas identificadas

Identificam-se como contratações correlatas à solução planejada:
I – contratos ou atas de fornecimento de combustíveis;
II – contratos ou atas de fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, baterias, fluidos, aditivos, ARLA 32, acessórios e demais insumos automotivos;
III – contratos de prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva;
IV – contratos ou instrumentos relacionados a serviços de borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, lanternagem, pintura, funilaria, guincho ou demais serviços automotivos;
V – eventuais contratos ou instrumentos de rastreamento, monitoramento ou telemetria veicular, caso existentes;
VI – contratos de locação de veículos, quando houver;
VII – contratos de seguro, manutenção específica ou assistência técnica vinculada a veículos, máquinas ou equipamentos;
VIII – garantias de fábrica de veículos ainda vigentes, especialmente quando exigirem atendimento em concessionária, oficina autorizada ou rede técnica específica;
IX – instrumentos de cessão, comodato, convênio ou utilização compartilhada de veículos, quando aplicável;
X – futuras contratações relacionadas à renovação, ampliação ou substituição da frota municipal.

13.2. Relação com o processo de gestão de frotas

O futuro processo de gestão de frotas terá relação direta com os instrumentos atualmente utilizados para abastecimento, peças, pneus, insumos e manutenção da frota municipal.
A solução de gestão de frotas busca substituir a lógica fragmentada por modelo mais organizado, com sistema informatizado, rede credenciada, autorizações, registros eletrônicos, relatórios, controle de documentos fiscais, acompanhamento de preços, taxa administrativa, taxas secundárias, glosas e fiscalização centralizada.
A nova contratação não elimina a necessidade de observar as vigências, saldos, obrigações pendentes, garantias e condições dos contratos atualmente existentes. A transição deverá ser compatibilizada para evitar descontinuidade dos serviços, sobreposição de objetos, pagamentos duplicados ou utilização simultânea indevida de instrumentos contratuais distintos para a mesma finalidade.
Durante a transição, a Administração deverá avaliar, caso a caso, quais instrumentos permanecerão vigentes até sua extinção regular, quais poderão ser encerrados, substituídos ou absorvidos pela nova sistemática e quais deverão ser preservados temporariamente para evitar risco à continuidade dos serviços públicos.

13.3. Relação com o processo de rastreamento/telemetria veicular

O processo de rastreamento/telemetria veicular será autônomo em relação à gestão de frotas, com objeto próprio, critério de julgamento próprio, medição por veículo/mês efetivamente ativo e pagamento condicionado à efetiva disponibilização, funcionamento e validação do serviço.
Apesar da autonomia formal, o rastreamento/telemetria possui relação de complementaridade com a gestão de frotas, pois seus dados poderão auxiliar a Administração no controle de rotas, deslocamentos, utilização dos veículos, quilometragem, horímetro, compatibilidade de abastecimentos e análise de eventuais inconsistências operacionais.
A relação entre os dois processos deverá ser de coordenação administrativa e gerencial, sem exigência de mesma empresa, mesma plataforma, mesma tecnologia ou integração proprietária. A compatibilização ocorrerá por meio de identificação padronizada dos veículos, relatórios exportáveis, planilhas, dados acessíveis à fiscalização e rotinas internas de conferência.
Assim, a contratação de rastreamento/telemetria não deve ser tratada como acessório obrigatório da gestão de frotas, mas como processo próprio, complementar ao controle operacional da frota municipal.

13.4. Contratações interdependentes

Não se identifica, em princípio, necessidade de contratação interdependente adicional para viabilizar a execução da solução, desde que os Termos de Referência assegurem que cada processo contenha todos os elementos necessários à sua execução.
No processo de gestão de frotas, a futura contratada deverá ser responsável pela disponibilização do sistema informatizado, rede credenciada, suporte técnico, treinamento, relatórios, mecanismos de autorização, controle de preços, faturamento, apoio à fiscalização e demais funcionalidades necessárias ao gerenciamento das despesas operacionais da frota.
No processo de rastreamento/telemetria, a futura contratada deverá ser responsável pela disponibilização da solução tecnológica, equipamentos ou tecnologia equivalente, instalação, ativação, conectividade, plataforma, suporte, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação, relatórios e garantia de funcionamento dos veículos efetivamente indicados pela Administração.
Eventuais contratações específicas poderão subsistir em situações excepcionais, como veículos em garantia de fábrica, exigência de atendimento em concessionária autorizada, serviços altamente especializados não disponíveis na rede credenciada, obrigações decorrentes de contratos vigentes, situações emergenciais devidamente justificadas ou demandas não abrangidas pelo escopo dos futuros instrumentos.

13.5. Necessidade de compatibilização

Para adequada implementação da solução, deverá ser observada a compatibilização com os contratos atualmente vigentes e com os futuros processos, especialmente quanto:
I – ao encerramento, transição ou substituição gradual dos instrumentos atualmente utilizados;
II – à prevenção de sobreposição de objetos;
III – à continuidade dos serviços durante o período de implantação;
IV – ao aproveitamento, encerramento ou controle dos saldos contratuais existentes;
V – à definição da data de início da nova sistemática;
VI – à comunicação formal às Secretarias usuárias da frota;
VII – ao tratamento de veículos em garantia de fábrica;
VIII – à identificação de eventuais serviços não abrangidos pela rede credenciada;
IX – à definição dos veículos que serão inicialmente submetidos ao rastreamento/telemetria;
X – à padronização dos cadastros dos veículos entre os dois processos;

XI – à compatibilização dos relatórios de gestão de frotas e de rastreamento/telemetria;
XII – à prevenção de pagamentos duplicados, indevidos ou não comprovados;
XIII – à adoção de rotinas de conferência pela fiscalização contratual.

13.6. Conclusão

Conclui-se que a solução planejada possui relação direta com instrumentos atualmente utilizados para abastecimento, peças, insumos e manutenção da frota municipal, os quais deverão ser compatibilizados com o futuro processo de gestão de frotas.

O processo de rastreamento/telemetria veicular, embora autônomo, possui relação complementar com a gestão de frotas, devendo haver coordenação administrativa entre os dados produzidos por ambos os contratos, sem imposição de plataforma única, tecnologia proprietária ou contratação do mesmo fornecedor.

Não se identifica necessidade de contratação interdependente adicional para viabilizar os objetos, desde que os respectivos Termos de Referência sejam estruturados de forma completa e contenham as obrigações necessárias à implantação, execução, fiscalização, medição e pagamento de cada processo.

A Administração deverá adotar medidas de transição, compatibilização e controle para assegurar a continuidade dos serviços públicos, evitar sobreposição de objetos, prevenir pagamentos em duplicidade e garantir a adequada implementação da nova modelagem de gestão da frota municipal.

14. IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

Inciso XII do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

A contratação planejada envolve atividades relacionadas ao abastecimento de veículos, manutenção automotiva, fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, filtros e demais insumos automotivos, as quais possuem potencial de geração de impactos ambientais.

Tais impactos estão associados principalmente ao consumo de combustíveis, emissão de gases poluentes, geração de resíduos sólidos, descarte de óleos, fluidos, pneus, baterias, filtros, peças substituídas, embalagens e demais materiais decorrentes da manutenção da frota.

A solução de gestão de frotas poderá contribuir para a mitigação desses impactos, na medida em que permitirá melhor controle do consumo de combustíveis, acompanhamento das manutenções preventivas, identificação de consumo anormal, análise de veículos com manutenção recorrente, controle de documentos fiscais e maior rastreabilidade das operações.

O processo de rastreamento/telemetria, por sua vez, também poderá contribuir indiretamente para a sustentabilidade e eficiência operacional, ao possibilitar o acompanhamento dos deslocamentos, rotas, paradas, utilização dos veículos indicados e identificação de eventuais padrões incompatíveis de uso.

14.1. Impactos ambientais potenciais

Foram identificados os seguintes impactos ambientais potenciais:

I – geração de resíduos sólidos automotivos, tais como peças, filtros, embalagens, pneus e componentes substituídos;
II – descarte de óleos lubrificantes, fluidos, graxas, aditivos e demais resíduos potencialmente contaminantes;
III – descarte ou substituição de baterias e componentes eletroeletrônicos;
IV – geração de resíduos eletroeletrônicos decorrentes de eventual substituição de equipamentos de rastreamento/telemetria;
V – risco de contaminação do solo e da água em caso de manejo inadequado de resíduos;

VI – emissão de gases poluentes decorrentes da utilização de combustíveis;
VII – consumo de recursos naturais associados à operação da frota;
VIII – geração de resíduos decorrentes de serviços de manutenção, borracharia, lanternagem, pintura, funilaria, lavagem técnica ou serviços correlatos, quando aplicável;
IX – risco de destinação inadequada de pneus, embalagens, óleos usados, filtros, baterias, peças contaminadas e materiais sujeitos à logística reversa;
X – risco de contratação ou utilização de estabelecimento sem regularidade ambiental mínima compatível com a atividade executada.

14.2. Medidas mitigadoras

Com vistas à minimização dos impactos ambientais, deverão ser observadas as seguintes medidas:
I – exigência de que a contratada de gestão de frotas e os estabelecimentos credenciados observem a legislação ambiental aplicável às atividades executadas;
II – exigência de que a contratada de rastreamento/telemetria observe a destinação adequada de equipamentos, componentes eletroeletrônicos, embalagens e materiais substituídos, quando aplicável;
III – destinação ambientalmente adequada de óleos lubrificantes usados, fluidos, filtros, pneus, baterias, peças contaminadas e demais resíduos automotivos;
IV – observância das normas aplicáveis ao armazenamento, manuseio, transporte e descarte de resíduos perigosos;
V – utilização de produtos, peças, insumos e materiais compatíveis com as normas técnicas e ambientais aplicáveis;
VI – priorização de manutenções preventivas, de modo a reduzir falhas mecânicas, consumo excessivo e emissão de poluentes;
VII – controle do consumo de combustíveis por veículo, quilometragem ou horímetro;
VIII – identificação de consumo anormal ou incompatível com o padrão operacional do veículo;
IX – utilização dos dados de rastreamento/telemetria dos veículos indicados para apoio ao controle de rotas, deslocamentos e utilização operacional;
X – exigência de regularidade dos estabelecimentos credenciados quanto às licenças, autorizações ou documentos ambientais exigíveis, quando aplicável à atividade exercida;
XI – possibilidade de solicitação de comprovação da destinação ambientalmente adequada de resíduos, quando necessário;
XII – incentivo à redução de deslocamentos desnecessários por meio de melhor planejamento de rotas, manutenção preventiva e acompanhamento do uso dos veículos;
XIII – controle e registro das substituições de pneus, baterias, óleos, filtros, fluidos e peças sujeitas a destinação ambiental específica;
XIV – vedação de fornecimento ou utilização de produtos sem identificação mínima, procedência, validade, compatibilidade técnica ou documentação exigível.

14.3. Responsabilidade ambiental da contratada e da rede credenciada

A contratada responsável pela gestão de frotas deverá zelar para que a rede credenciada observe as condições legais, técnicas, ambientais e operacionais aplicáveis ao fornecimento ou serviço executado, sem prejuízo das responsabilidades diretas dos estabelecimentos credenciados.
Os estabelecimentos credenciados deverão executar os serviços em conformidade com as normas ambientais pertinentes, especialmente quanto ao manejo, armazenamento e destinação de resíduos automotivos, óleos lubrificantes, pneus, baterias, filtros, fluidos, peças contaminadas, embalagens e demais materiais substituídos.

A Administração poderá exigir documentação comprobatória da destinação ambientalmente adequada de resíduos, especialmente em serviços que envolvam troca de óleo, substituição de pneus, baterias, filtros, fluidos, peças contaminadas ou materiais sujeitos à logística reversa.
A contratada responsável pelo rastreamento/telemetria deverá responder pela destinação adequada de equipamentos, dispositivos, acessórios, componentes eletrônicos, chips, cabos, suportes e demais materiais vinculados à solução tecnológica, quando houver substituição, retirada, inutilização ou descarte durante a execução contratual.

14.4. Sustentabilidade e eficiência operacional

A solução planejada deverá contribuir para a sustentabilidade administrativa e ambiental mediante:
I – controle do consumo de combustíveis;
II – acompanhamento das manutenções preventivas;
III – redução de deslocamentos desnecessários;
IV – melhoria do planejamento da utilização dos veículos;
V – identificação de veículos com consumo elevado ou manutenção recorrente;
VI – controle de rotas dos veículos rastreados;
VII – acompanhamento de quilometragem, horímetro, deslocamentos e padrões de utilização;
VIII – geração de dados para subsidiar decisões futuras sobre substituição, manutenção, desmobilização ou renovação de veículos antieconômicos;
IX – maior rastreabilidade dos serviços executados e dos insumos aplicados;
X – possibilidade de identificação de práticas inadequadas de uso da frota que gerem consumo excessivo, desgaste prematuro ou maior emissão de poluentes.

14.5. Conclusão

Os impactos ambientais associados à contratação são inerentes à natureza das atividades de abastecimento, manutenção e operação da frota, sendo considerados controláveis mediante adoção de medidas mitigadoras, exigência de regularidade dos estabelecimentos credenciados, destinação adequada dos resíduos e fiscalização contratual.
A gestão de frotas, quando adequadamente fiscalizada, poderá contribuir para a redução de desperdícios, melhoria do controle de consumo, acompanhamento das manutenções preventivas, identificação de veículos antieconômicos e maior rastreabilidade dos serviços e insumos utilizados.
O rastreamento/telemetria veicular, por sua vez, poderá auxiliar no controle de rotas, deslocamentos, utilização dos veículos indicados e identificação de padrões operacionais incompatíveis, contribuindo indiretamente para a racionalização do uso da frota.
Conclui-se que a solução planejada incorpora medidas compatíveis com a sustentabilidade e com a eficiência operacional, devendo os respectivos Termos de Referência prever obrigações ambientais proporcionais ao objeto, mecanismos de fiscalização, possibilidade de exigência de comprovação da destinação adequada de resíduos e responsabilidade das contratadas e da rede credenciada quanto ao cumprimento da legislação ambiental aplicável.

15. MAPA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS DA CONTRATAÇÃO

O presente Mapa de Riscos tem por finalidade identificar, analisar e propor medidas de tratamento para os principais riscos associados à contratação da solução planejada para a frota municipal, estruturada em dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados.

A análise de riscos integra a fase preparatória da contratação e contribui para o aprimoramento do planejamento, a mitigação de falhas, a redução de questionamentos na fase externa, a melhoria da fiscalização contratual e a adequada execução dos futuros objetos.

Considerando a anulação do Pregão Eletrônico nº 014/2026, Processo Administrativo nº 027/2026, o presente mapa também incorpora os pontos sensíveis identificados naquele procedimento, especialmente quanto ao tratamento do rastreamento/telemetria, taxa administrativa, taxas secundárias, exequibilidade das propostas, parcelamento da solução, rede credenciada, faturamento, fiscalização, parâmetros de preços e coerência entre os documentos da fase preparatória.

O presente Mapa de Riscos considera a modelagem definida neste Estudo Técnico Preliminar, consistente na separação da demanda em dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados:

a) **Processo 1 – Gestão de frotas propriamente dita**, abrangendo combustíveis, peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, insumos automotivos, serviços de manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, sistema informatizado, rede credenciada, taxa administrativa, taxas secundárias, documentos fiscais, relatórios, faturamento, glosas e prestação de contas;

b) **Processo 2 – Rastreamento/telemetria veicular**, abrangendo serviço tecnológico próprio, mensurado por veículo/mês efetivamente ativo, com equipamento ou tecnologia equivalente, instalação, ativação, conectividade, plataforma, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios.

A taxa administrativa referencial da gestão de frotas foi apurada em **3,02%**, conforme mapa de preços próprio anexado ao ETP. As taxas secundárias da rede credenciada foram limitadas a **3,88% para postos de combustíveis** e **8,05% para oficinas, concessionárias, autopeças, fornecedores de peças, pneus, acessórios, insumos e prestadores de serviços de manutenção**.

O rastreamento/telemetria veicular foi estimado em **R$ 52,44 por veículo/mês**, considerando demanda inicial de **41 veículos** e teto máximo de planejamento de **60 veículos/mês**, pelo período de 12 meses, totalizando até **720 veículos/mês**, sem obrigação de utilização integral pela Administração.

15.1. Metodologia

Os riscos foram identificados considerando as seguintes fases:

a) planejamento da contratação;

b) seleção do fornecedor;

c) implantação da solução;

d) execução contratual;
e) fiscalização, medição e pagamento;
f) transição entre o modelo atual e a nova sistemática;
g) coordenação administrativa entre os dois processos.
A análise considera:
a) probabilidade de ocorrência: baixa, média ou alta;
b) impacto na contratação: baixo, médio ou alto;
c) nível de risco resultante;
d) medidas preventivas;
e) medidas corretivas;
f) responsável pelo monitoramento.
A classificação do nível de risco foi realizada de forma qualitativa, considerando a combinação entre a probabilidade de ocorrência e o impacto potencial sobre a contratação, a execução contratual, a continuidade dos serviços públicos, a economicidade, a fiscalização e a segurança jurídica do processo.

15.2. Identificação e análise dos riscos

Nº	Risco identificado	Fase	Probabilidade	Impacto	Nível	Medidas preventivas	Medidas corretivas	Responsável pelo monitoramento
1	Levantamento incompleto ou desatualizado da frota municipal	Planejamento	Média	Alto	Alto	Atualizar a relação da frota, com identificação de veículos, máquinas, Secretaria responsável, tipo de combustível, situação operacional, garantia de fábrica e status de utilização	Retificar anexos, atualizar TR, revisar estimativa e registrar justificativa nos autos	Unidade requisitante / Secretarias participantes / Equipe de Planejamento
2	Inconsistência entre a frota considerada no ETP e a frota efetivamente em uso	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Validar a frota junto às Secretarias e setores responsáveis antes da finalização dos TRs	Atualizar cadastro, corrigir anexos e ajustar quantitativos, se necessário	Unidade requisitante / Gestor da frota
3	Definição insuficiente dos requisitos da gestão de frotas	Planejamento	Média	Alto	Alto	Detalhar requisitos funcionais, operacionais, fiscais, contábeis, tecnológicos, de rede credenciada, faturamento, relatórios, preços e controle	Revisar ETP, TR e anexos antes da publicação	Equipe de Planejamento / CPCGC

4	Definição insuficiente dos requisitos do rastreamento/telemetria	Planejamento	Média	Alto	Alto	Definir requisitos mínimos de equipamento ou tecnologia equivalente, instalação, conectividade, plataforma, relatórios, suporte, substituição, remanejamento e glosa	Complementar TR, anexos técnicos e critérios de medição	Equipe de Planejamento / Unidade requisitante
5	Inconsistência entre DFD, ETP, TR, edital, minuta contratual e anexos	Planejamento / Seleção	Média	Alto	Alto	Realizar conferência final de coerência entre objeto, modelagem, valores, critérios de julgamento, medição, pagamento, fiscalização e Mapa de Riscos da Contratação e, quando adotada, Matriz de Alocação de Riscos.	Suspender, sanear, retificar e republicar, se necessário	Equipe de Planejamento / Agente de Contratação / Assessoria Jurídica, quando cabível
6	Justificativa insuficiente para a separação entre gestão de frotas e rastreamento	Planejamento / Seleção	Média	Alto	Alto	Fundamentar a separação com base na natureza distinta dos objetos, critérios de julgamento, forma de medição, transparência econômica e competitividade	Complementar justificativa no ETP/TR e responder tecnicamente eventual questionamento	Equipe de Planejamento / CPCGC
7	Interpretação equivocada de que a separação dos processos configura fragmentação indevida	Planejamento / Seleção	Média	Alto	Alto	Registrar que os objetos possuem núcleos distintos, mercados próprios, formas de medição diferentes e coordenação administrativa prevista	Complementar motivação técnica e, se necessário, ajustar a redação dos documentos	Equipe de Planejamento / Assessoria Jurídica, quando cabível
8	Fragmentação excessiva da gestão de frotas em combustíveis, peças, mão de obra e serviços	Planejamento	Média	Médio	Médio	Justificar o não parcelamento interno da gestão de frotas para preservar controle sistêmico, rede credenciada, relatórios e rastreabilidade	Reavaliar modelagem caso surjam elementos técnicos relevantes	Equipe de Planejamento / Unidade requisitante
9	Fragmentação indevida do rastreamento por Secretaria, rota ou tipo de veículo	Planejamento	Baixa	Médio	Médio	Estruturar o rastreamento como processo próprio, com unidade veículo/mês e execução sob demanda	Ajustar TR se houver divisão sem justificativa técnica	Equipe de Planejamento
10	Subdimensionamento da estimativa das despesas gerenciadas da frota	Planejamento	Média	Alto	Alto	Utilizar registros históricos, liquidações, empenhos, NAFs, contratos anteriores e validação pelas Secretarias	Revisar valor estimado e memória de cálculo antes da publicação ou por	Setor de Compras / Contabilidade / Equipe de Planejamento

							meio de saneamento formal	
11	Interpretação dos grupos de despesa como verbas estanques	Planejamento / Execução	Média	Médio	Médio	Registrar que combustíveis, peças, insumos e serviços são grupos estimativos, gerenciais e orçamentários	Ajustar controles internos e registrar justificativa da execução por demanda efetiva	Gestor / Secretarias participantes
12	Taxa administrativa referencial incompatível com o escopo da gestão de frotas	Planejamento / Seleção	Média	Alto	Alto	Utilizar mapa de apuração próprio da taxa administrativa e deixar claro que rastreamento não compõe a taxa	Revisar estimativa ou justificar tecnicamente eventual ajuste	Setor de Compras / Equipe de Planejamento
13	Confusão entre taxa administrativa e taxas secundárias	Planejamento / Seleção / Execução	Média	Alto	Alto	Definir expressamente os conceitos no TR, edital e contrato	Emitir esclarecimento, retificar cláusula e ajustar fiscalização	Equipe de Planejamento / Gestor / Fiscal Administrativo
14	Taxa administrativa zero, negativa ou muito baixa sem comprovação de exequibilidade	Seleção	Média	Alto	Alto	Prever diligência de exequibilidade, exigindo demonstração da viabilidade da proposta, custos, receitas e estrutura operacional	Diligenciar, rejeitar proposta inexequível ou convocar licitante subsequente	Agente de Contratação / Equipe de Apoio
15	Compensação de taxa administrativa reduzida, zero ou negativa por aumento de preços na rede	Execução	Média	Alto	Alto	Prever controle de preços, preço de bomba, orçamentos, parâmetros de mercado, auditoria e vedação de repasse indevido	Glosar valores, notificar, exigir correção e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Administrativo / Fiscal Técnico
16	Taxas secundárias sem limite ou sem controle	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Definir limites máximos de 3,88% para combustíveis e 8,05% para manutenção, peças e serviços	Exigir ajuste, glosar, notificar e aplicar penalidades	Gestor / Fiscal Administrativo
17	Cobrança de taxas secundárias acima dos limites definidos	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir relatórios, transparência e obrigação de informar taxas praticadas com a rede credenciada	Determinar adequação imediata, glosar valores e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Administrativo
18	Repasse indireto das taxas secundárias aos preços pagos pelo Município	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir preço à vista, comparação de preços, orçamentos e controle de mercado	Glosar valores incompatíveis, revisar rede e notificar contratada	Fiscal Administrativo / Fiscal Técnico
19	Aplicação indevida de taxa secundária ao processo de rastreamento	Planejamento / Execução	Baixa	Alto	Médio	Registrar que as taxas secundárias se aplicam exclusivamente à gestão de frotas	Glosar cobrança indevida, corrigir	Gestor / Fiscal Administrativo

							faturamento e notificar contratada	
20	Ausência de parâmetros objetivos para preços de combustíveis	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Exigir preço à vista praticado no estabelecimento, preço de bomba e registro da operação	Glosar operação incompatível e exigir correção documental	Fiscal Administrativo / Fiscal Técnico
21	Ausência de parâmetros objetivos para peças, pneus, insumos e mão de obra	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Prever orçamentos comparativos, parâmetros de mercado, tabelas, histórico de preços e justificativas técnicas	Rejeitar orçamento, exigir nova cotação e glosar valores incompatíveis	Fiscal Técnico / Gestor
22	Manutenção autorizada sem orçamento suficiente ou justificativa formal	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir, preferencialmente, três orçamentos ou justificativa formal para número inferior	Glosar, solicitar complementação e apurar responsabilidade	Fiscal Técnico / Gestor
23	Manutenções não autorizadas ou sem comprovação suficiente	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir ordem de serviço prévia, autorização formal, registro de peças, serviços, fotos, laudos quando cabíveis e documentos fiscais	Glosar, exigir correção documental e notificar	Fiscal Técnico / Gestor
24	Abastecimentos incompatíveis com capacidade do tanque, rota, horário ou padrão de consumo	Execução	Média	Alto	Alto	Controlar quilometragem/horímetro, consumo médio, relatórios e cruzamento com dados de rastreamento quando disponível	Glosar, apurar ocorrência, bloquear usuário e comunicar autoridade competente	Fiscal Administrativo / Fiscal Técnico
25	Uso indevido de veículos, cartões, tags, senhas, QR Code ou autorizações	Execução	Média	Alto	Alto	Adotar identificação individualizada, perfis de acesso, bloqueios, logs e relatórios de auditoria	Bloquear acesso, glosar operação, apurar administrativamente e comunicar autoridade competente	Gestor / Controle Interno
26	Rede credenciada insuficiente em Pimenta/MG, região ou rotas usuais	Implantação / Execução	Média	Alto	Alto	Definir rede mínima proporcional, cobertura regional e prazo razoável para implantação	Notificar, exigir ampliação, aplicar sanções e adotar medidas emergenciais justificadas	Gestor / Fiscal do Contrato
27	Exigência excessiva de rede credenciada antes da	Planejamento / Seleção	Média	Médio	Médio	Exigir rede mínima proporcional e admitir comprovação após assinatura, em prazo razoável, quando adequado	Retificar edital ou ajustar exigência	Agente de Contratação / Equipe de Planejamento

	contratação, restringindo competitividade							
28	Empresa vencedora sem capacidade técnica suficiente para gestão de frotas	Seleção / Execução	Média	Alto	Alto	Exigir qualificação técnica compatível com gerenciamento de frota, sistema informatizado e rede credenciada	Diligenciar, inabilitar, aplicar penalidades ou rescindir, conforme fase	Agente de Contratação / Gestor
29	Empresa vencedora sem capacidade técnica suficiente para rastreamento/telemetria	Seleção / Execução	Média	Alto	Alto	Exigir qualificação técnica compatível com rastreamento, plataforma, equipamentos, conectividade, suporte e manutenção	Diligenciar, inabilitar, aplicar penalidades ou rescindir, conforme fase	Agente de Contratação / Gestor
30	Falhas na implantação do sistema informatizado da gestão de frotas	Implantação	Média	Alto	Alto	Definir prazo de implantação, testes, treinamento, cadastro da frota, perfis de acesso e suporte inicial	Notificar, exigir plano de correção, glosar valores e aplicar penalidades	Gestor / Fiscal Técnico
31	Falhas ou indisponibilidade do sistema de gestão de frotas	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir níveis mínimos de serviço, suporte, logs, backup, continuidade operacional e canais de atendimento	Registrar ocorrência, acionar suporte, glosar e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Técnico
32	Atraso na implantação do rastreamento/telemetria	Implantação	Média	Médio	Médio	Definir cronograma, veículos prioritários, responsáveis pelo acompanhamento e prazo máximo de ativação	Notificar, reprogramar justificadamente, glosar e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Técnico
33	Falhas nos equipamentos, dispositivos ou tecnologia de rastreamento	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir manutenção, substituição, conectividade, suporte e garantia de funcionamento	Substituir equipamento, corrigir falha, glosar proporcionalmente e registrar ocorrência	Fiscal Técnico / Gestor
34	Plataforma de rastreamento indisponível ou sem dados acessíveis à fiscalização	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir disponibilidade mínima, acesso web ou equivalente, relatórios e suporte técnico	Glosar período afetado, notificar e exigir regularização	Fiscal Técnico / Gestor
35	Pagamento por veículo não ativado, não indicado ou sem validação mensal	Medição / Pagamento	Média	Alto	Alto	Exigir medição mensal por veículo efetivamente ativo e validado	Glosar cobrança, devolver fatura e exigir correção	Fiscal Administrativo / Gestor / Contabilidade
36	Quantitativo de rastreamento acima do teto de 60 veículos/mês	Execução	Baixa	Médio	Médio	Prever controle do limite máximo e autorização formal para inclusão de veículo	Indeferir inclusão excedente ou instaurar aditivo/novo	Gestor / Unidade requisitante

							planejamento, se cabível	
37	Utilização integral do teto de 60 veículos sem necessidade justificada	Execução	Média	Médio	Médio	Exigir indicação formal e motivada dos veículos rastreados, conforme necessidade operacional	Revisar relação de veículos, retirar unidades não justificadas e ajustar medição	Gestor / Secretarias participantes
38	Não utilização da demanda inicial de 41 veículos por ausência de validação operacional	Implantação	Média	Médio	Médio	Validar previamente a relação inicial, com placas, Secretarias, situação operacional e prioridade	Atualizar relação, remanejar prioridades e registrar justificativa	Unidade requisitante / Gestor
39	Exigência de plataforma única ou integração proprietária entre os dois processos	Planejamento / Seleção	Média	Alto	Alto	Prever apenas compatibilidade mínima de dados e relatórios exportáveis, sem exigir mesma empresa ou tecnologia	Retificar edital/TR para preservar competitividade	Equipe de Planejamento / Agente de Contratação
40	Falha no cruzamento administrativo entre dados da gestão de frotas e rastreamento	Execução / Fiscalização	Média	Médio	Médio	Padronizar identificação dos veículos e exigir relatórios exportáveis	Criar rotina de conferência mensal e ajustar modelos de relatório	Gestor / Fiscal Administrativo / Fiscal Técnico
41	Problemas com documentos fiscais, retenções e faturamento	Execução / Pagamento	Média	Alto	Alto	Definir fluxo fiscal, relatório mensal consolidado, segregação por CNPJ, natureza da despesa e Secretaria	Devolver fatura, suspender pagamento do item irregular e exigir correção	Fiscal Administrativo / Contabilidade
42	Ausência de relatório simplificado por CNPJ para apoio à EFD-Reinf e controles fiscais	Execução / Pagamento	Média	Médio	Médio	Exigir relatórios por CNPJ, separando combustíveis, peças, mão de obra, serviços e retenções incidentes	Solicitar relatório complementar e suspender liquidação do item sem suporte	Fiscal Administrativo / Contabilidade
43	Falhas na fiscalização contratual por ausência de rotina ou capacitação	Execução	Média	Alto	Alto	Designar gestores e fiscais, capacitar servidores, definir checklist mensal e segregação de funções	Reforçar fiscalização, revisar fluxos e comunicar autoridade competente	Secretarias / Gestor / Controle Interno
44	Sobreposição com contratos vigentes de combustíveis, peças ou manutenção	Transição	Média	Médio	Médio	Planejar transição, controlar saldos, datas de vigência e início da nova sistemática	Suspender demandas em duplicidade e registrar saneamento nos autos	Gestor / Unidade requisitante

45	Descontinuidade dos serviços durante a transição	Transição	Baixa	Alto	Médio	Definir cronograma de implantação e manter temporariamente serviços essenciais até plena operação	Adotar medidas emergenciais justificadas e reforçar atendimento	Gestor / Unidade requisitante
46	Tratamento inadequado de veículos em garantia de fábrica	Execução	Média	Médio	Médio	Identificar veículos em garantia e prever regra para concessionárias ou oficinas autorizadas	Corrigir fluxo, autorizar atendimento específico e registrar justificativa	Fiscal Técnico / Gestor
47	Destinação ambiental inadequada de resíduos automotivos	Execução	Média	Médio	Médio	Exigir regularidade ambiental e destinação adequada de óleos, pneus, filtros, baterias, peças e resíduos	Notificar, exigir comprovação, substituir credenciado e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Técnico
48	Destinação inadequada de equipamentos ou componentes de rastreamento substituídos	Execução	Baixa	Médio	Médio	Exigir responsabilidade da contratada por descarte, substituição e destinação adequada de componentes	Notificar, exigir comprovação e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Técnico
49	Ausência de regras claras de glosa para gestão de frotas	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Definir hipóteses de glosa por operação não autorizada, não comprovada, com sobrepreço, documento irregular ou falha de execução	Aplicar glosa, devolver fatura e registrar ocorrência	Fiscal Administrativo / Gestor
50	Ausência de regras claras de glosa para rastreamento/telemetria	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Definir glosa por veículo não ativo, equipamento inoperante, ausência de dados, indisponibilidade de plataforma ou falha imputável	Aplicar glosa proporcional e exigir regularização	Fiscal Técnico / Fiscal Administrativo
51	Publicação do edital com ambiguidade sobre critério de julgamento	Seleção	Média	Alto	Alto	Deixar claro que gestão será julgada por menor taxa administrativa e rastreamento por menor preço veículo/mês	Suspender e retificar o edital, se necessário	Agente de Contratação / Equipe de Planejamento
52	Nova impugnação por falta de clareza sobre rastreamento, taxa administrativa ou taxas secundárias	Seleção	Média	Alto	Alto	ETP, TR e edital de forma coerente, com os respectivos documentos de estimativa, **Mapa de Riscos e, quando adotada, Matriz de Alocação de Riscos**.”	Responder tecnicamente, sanear cláusula e registrar motivação	Agente de Contratação / Equipe de Planejamento
53	Incompatibilidade entre o valor estimado e a disponibilidade orçamentária	Planejamento / Execução	Média	Alto	Alto	Confirmar dotações e saldos antes da contratação, por Secretaria e natureza de despesa	Ajustar quantitativos, cronograma ou	Contabilidade / Secretarias participantes

							solicitar adequação orçamentária	
54	Falta de segregação de funções entre solicitação, autorização, fiscalização e pagamento	Execução	Média	Alto	Alto	Definir fluxos e perfis de acesso distintos no sistema	Revisar acessos, bloquear usuários e apurar inconsistências	Gestor / Controle Interno
55	Perda, indisponibilidade ou não exportação dos dados necessários à fiscalização	Execução	Média	Alto	Alto	Exigir relatórios exportáveis, backup, histórico e guarda dos dados pelo prazo contratual e de controle	Notificar, exigir recomposição dos dados e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Técnico
56	Falha na comunicação às Secretarias sobre a nova sistemática	Transição / Execução	Média	Médio	Médio	Realizar comunicação formal, orientações e treinamento antes da implantação	Reforçar comunicação, reorientar usuários e registrar ocorrência	CPCGC / Gestor / Secretarias
57	Uso de fornecedores não credenciados sem justificativa	Execução	Média	Médio	Médio	Definir hipóteses excepcionais e fluxo de autorização prévia	Glosar, exigir justificativa e regularizar credenciamento, se cabível	Gestor / Fiscal Administrativo
58	Indisponibilidade de fornecedor credenciado em situação urgente	Execução	Média	Alto	Alto	Prever procedimento emergencial justificado e obrigação de ampliação da rede	Autorizar medida excepcional, registrar motivação e exigir regularização da rede	Gestor / Fiscal Técnico
59	Falha no suporte técnico da contratada	Execução	Média	Médio	Médio	Definir canais, prazos de atendimento e registro de chamados	Notificar, glosar quando cabível e aplicar penalidades	Gestor / Fiscal Técnico
60	Encerramento contratual sem transferência ou disponibilização dos dados finais	Encerramento	Média	Alto	Alto	Prever obrigação de entrega final de relatórios, base histórica, documentos e registros exportáveis	Reter providências finais, notificar e aplicar sanções	Gestor / Fiscal Administrativo

15.3. Estratégia geral de tratamento dos riscos

Os riscos identificados deverão ser tratados por meio da incorporação de controles preventivos e corretivos nos respectivos Termos de Referência, editais, minutas contratuais, atas, anexos, rotinas de fiscalização e procedimentos internos de medição, glosa e pagamento.

A estratégia de mitigação deverá priorizar:

a) clareza na separação entre os dois objetos: gestão de frotas e rastreamento/telemetria;
b) coerência entre DFD, ETP, Termos de Referência, editais, contratos e anexos;
c) definição objetiva dos critérios de julgamento, medição, faturamento e pagamento de cada processo;
d) controle da taxa administrativa, das taxas secundárias e dos preços praticados pela rede credenciada no processo de gestão de frotas;
e) pagamento do rastreamento/telemetria apenas por veículo efetivamente ativo, funcional e validado pela fiscalização;
f) análise de exequibilidade das propostas, especialmente em caso de taxa administrativa zero, negativa ou manifestamente reduzida;
g) validação da relação inicial de veículos indicados para rastreamento e controle do teto máximo de até 60 veículos/mês;
h) designação e capacitação de gestores e fiscais;
i) rotinas de conferência mensal, glosa, controle documental e cruzamento administrativo das informações;
j) preservação da competitividade, vedando exigência de mesma empresa, mesma plataforma ou tecnologia proprietária entre os dois processos.

15.4. Controles mínimos a serem refletidos nos Termos de Referência

Os Termos de Referência deverão refletir os principais controles indicados neste Mapa de Riscos, de forma compatível com a natureza de cada processo.

No **Termo de Referência da gestão de frotas**, deverão constar, no mínimo:

a) objeto definido como gestão de frotas propriamente dita, com sistema informatizado, rede credenciada, relatórios e controle das operações;
b) critério de julgamento por menor taxa administrativa;
c) regras de exequibilidade para taxa administrativa zero, negativa ou muito reduzida;
d) incidência da taxa administrativa apenas sobre operações efetivamente autorizadas, executadas, registradas, comprovadas e atestadas;
e) vedação de incidência da taxa administrativa sobre valores glosados, cancelados, estornados, não autorizados, não comprovados ou não atestados;
f) parâmetros objetivos para controle dos preços de combustíveis, peças, pneus, insumos, serviços e mão de obra;
g) limites máximos das taxas secundárias da rede credenciada e vedação de repasse indireto aos preços pagos pelo Município;
h) obrigação de relatórios por veículo, Secretaria, centro de custo, fornecedor, CNPJ, natureza da despesa e período;
i) regras de documentos fiscais, retenções, liquidação, atesto, glosa e pagamento;
j) mecanismos de auditoria, logs, trilha de controle, exportação de dados, suporte, treinamento e manutenção da rede credenciada.

No **Termo de Referência do rastreamento/telemetria**, deverão constar, no mínimo:

a) objeto definido como serviço tecnológico autônomo;
b) critério de julgamento por menor preço unitário por veículo/mês;
c) demanda inicial estimada de 41 veículos e teto máximo de planejamento de até 60 veículos/mês;
d) ausência de obrigação de instalação imediata ou utilização integral do teto máximo;
e) pagamento exclusivamente por veículo efetivamente ativo, disponível, funcional e validado pela fiscalização;
f) vedação de pagamento por veículo não indicado, equipamento não instalado, serviço não ativado, plataforma indisponível, ausência de dados ou serviço não validado;
g) requisitos mínimos de instalação, ativação, conectividade, plataforma, suporte, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios;
h) critérios objetivos de medição, glosa e validação mensal;
i) obrigação de dados exportáveis e identificação padronizada dos veículos;
j) vedação de exigência de integração proprietária com o sistema de gestão de frotas.

15.5. Conclusão do Mapa de Riscos

A contratação apresenta riscos compatíveis com sua complexidade, especialmente por envolver sistema informatizado, rede credenciada, taxa administrativa, taxas secundárias, controle de preços, rastreamento/telemetria, execução contínua, múltiplas Secretarias, faturamento mensal e necessidade de fiscalização ativa.

Os riscos identificados são controláveis mediante planejamento adequado, regras claras de execução, critérios objetivos de medição e pagamento, fiscalização efetiva, análise de exequibilidade, controle de preços, limitação das taxas secundárias, glosas objetivas e validação dos serviços efetivamente prestados.

A modelagem adotada, com separação entre gestão de frotas e rastreamento/telemetria, contribui para reduzir riscos de custo oculto, dúvida sobre exequibilidade, pagamento por serviço não utilizado, inconsistência na medição e falta de transparência na composição econômica da contratação.

Conclui-se que as medidas preventivas e corretivas previstas neste Mapa de Riscos são suficientes para orientar a elaboração dos Termos de Referência e fortalecer a governança, a fiscalização, a economicidade, a competitividade, a rastreabilidade e a segurança jurídica dos futuros processos.

15.6. Avaliação da pertinência de Matriz de alocação de riscos

O presente Mapa de Riscos da Contratação não se confunde com a Matriz de Alocação de Riscos prevista nos arts. 6º, inciso XXVII, 22 e 103 da Lei Federal nº 14.133/2021.
Enquanto o Mapa de Riscos possui natureza gerencial e destina-se à identificação, avaliação, tratamento e acompanhamento dos eventos que possam comprometer o planejamento, a seleção do fornecedor, a implantação e a execução da contratação, a Matriz de Alocação de Riscos possui natureza contratual e tem por finalidade distribuir entre a Administração e a futura contratada os riscos decorrentes de eventos supervenientes relevantes, especialmente aqueles capazes de produzir repercussões sobre as responsabilidades das partes e sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.
Na continuidade da fase preparatória, a Administração deverá avaliar, separadamente para cada um dos processos decorrentes deste ETP, a conveniência e a necessidade de adoção de Matriz de Alocação de Riscos, considerando a natureza, a complexidade, as obrigações, os eventos supervenientes previsíveis e a capacidade de cada parte para gerenciá-los.
Caso adotada, a Matriz de Alocação de Riscos deverá ser elaborada e consolidada antes da publicação do respectivo edital, integrando o instrumento convocatório e sendo refletida na minuta e no contrato, de modo que os licitantes conheçam previamente os riscos que lhes serão atribuídos e possam considerá-los na formulação de suas propostas.
A eventual Matriz de Alocação de Riscos não deverá reproduzir integralmente os riscos constantes deste Mapa, devendo limitar-se aos eventos contratuais relevantes cuja alocação prévia entre Administração, contratada ou ambas as partes se mostrem necessária à segurança jurídica e à adequada definição do equilíbrio econômico-financeiro inicial da contratação.

16. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO DA CONTRATAÇÃO
Inciso XIII do § 1º do art. 18 da Lei Federal nº 14.133/2021

Após a realização dos estudos técnicos preliminares, conclui-se que a solução planejada para atendimento das necessidades relacionadas à frota municipal mostra-se tecnicamente viável, necessária e adequada ao interesse público, desde que estruturada em **dois processos administrativos distintos, porém tecnicamente coordenados**: um para gestão de frotas propriamente dita e outro para rastreamento/telemetria veicular.
A análise realizada demonstrou que a frota municipal atualmente mapeada é composta por **70 veículos, máquinas e equipamentos ativos**, distribuídos entre veículos leves, utilitários, vans, mini vans, ambulâncias, caminhões, máquinas pesadas e ônibus, conforme relação consolidada em anexo próprio.
A diversidade da frota, a multiplicidade de Secretarias usuárias, a natureza contínua dos serviços públicos atendidos e o volume anual estimado das despesas gerenciadas evidenciam a necessidade de adoção de modelo que assegure maior controle, eficiência operacional, rastreabilidade, transparência, padronização e fiscalização das despesas relacionadas à frota municipal.
Verificou-se que o modelo atualmente caracterizado por contratações fragmentadas para combustíveis, peças, insumos e serviços de manutenção apresenta limitações relevantes quanto à consolidação das informações, ao controle integrado das despesas, à identificação de custos por veículo e Secretaria, à rastreabilidade das operações, à padronização dos procedimentos e à fiscalização contratual.
O levantamento de mercado demonstrou a existência de diferentes alternativas para atendimento da demanda, incluindo gestão direta, contratação fragmentada, sistema próprio, credenciamento direto,

gerenciamento apenas de abastecimento, divisão entre abastecimento e manutenção, gestão integrada de frotas, contratação autônoma de rastreamento/telemetria e adesão a ata. Após a análise comparativa, concluiu-se que a modelagem mais adequada ao caso concreto é a separação entre **gestão de frotas** e **rastreamento/telemetria veicular**, preservando a coordenação administrativa entre os processos.

O primeiro processo, referente à **gestão de frotas propriamente dita**, permitirá a centralização das informações da frota, o controle dos abastecimentos, o acompanhamento das manutenções preventivas e corretivas, a rastreabilidade das peças e insumos aplicados, a identificação de condutores e usuários, a consolidação dos custos por veículo e unidade administrativa, a emissão de relatórios gerenciais e a adoção de mecanismos de fiscalização, auditoria e glosa.

O segundo processo, referente ao **rastreamento/telemetria veicular**, permitirá o controle dos veículos formalmente indicados pela Administração, mediante serviço tecnológico próprio, mensurado por veículo/mês efetivamente ativo, com disponibilização de equipamento ou tecnologia equivalente, instalação, ativação, conectividade, plataforma, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação e relatórios.

A Administração possui relação preliminar de **41 veículos** indicados para rastreamento. Considerando, contudo, a natureza dinâmica da frota municipal, a possibilidade de incorporação de novos veículos, substituições, baixas, alterações de unidade usuária e inclusão de outros veículos da frota atual em controle mais intensivo, foi definido o teto máximo de planejamento de até **60 veículos/mês**, durante 12 meses, totalizando até **720 veículos/mês**.

A contratação também se mostra adequada sob o aspecto econômico. O valor anual estimado das despesas gerenciadas da frota corresponde a **R$ 2.425.064,05**, definido com base na memória de cálculo dos valores liquidados no exercício de 2025 e utilizado como referência para dimensionamento da contratação da gestão de frotas, sem representar obrigação de execução integral.

A pesquisa de mercado apurou taxa administrativa referencial de **3,02%** para a gestão de frotas, correspondente ao valor anual estimado de **R$ 73.236,93** sobre o montante de **R$ 2.425.064,05**.

Essa taxa administrativa deverá remunerar exclusivamente os serviços de administração, gerenciamento e controle da frota, sem incluir o custo do rastreamento/telemetria, que será tratado em processo próprio.

Também foram definidos limites máximos para as taxas secundárias aplicáveis exclusivamente à rede credenciada da gestão de frotas, sendo **3,88% para postos de combustíveis** e **8,05% para oficinas, concessionárias, autopeças, fornecedores de peças, pneus, acessórios, insumos e prestadores de serviços de manutenção**, com vedação de repasse indireto desses custos aos preços pagos pelo Município.

A cotação específica de rastreamento/telemetria veicular apurou valor referencial de **R$ 52,44 por veículo/mês**. Considerando o teto de planejamento de até **60 veículos/mês**, pelo período de 12 meses, o valor anual máximo estimado para o processo de rastreamento/telemetria corresponde a **R$ 37.756,80**.

A separação entre gestão de frotas e rastreamento/telemetria confere maior transparência à formação dos preços, permite critérios de julgamento próprios, facilita a análise de exequibilidade, melhora a medição dos serviços, reduz risco de custo oculto e possibilita pagamento do rastreamento apenas pelos veículos efetivamente ativos, funcionais, disponíveis na plataforma e validados pela fiscalização.

A solução planejada deverá observar critérios objetivos de medição, faturamento, documentos fiscais, retenções, atesto, glosa e pagamento, de modo a assegurar compatibilidade com as rotinas administrativas, fiscais, contábeis e financeiras do Município.

Também deverão ser observados parâmetros de controle sobre preços praticados pela rede credenciada, limites das taxas secundárias, vedação de repasse indireto ao Município, regras de exequibilidade para taxa administrativa igual a zero, negativa ou manifestamente reduzida, bem como critérios próprios de glosa no processo de rastreamento/telemetria.
A modelagem deverá ser estruturada de forma a preservar a competitividade, mediante exigências formuladas por desempenho e funcionalidade, sem indicação de marca, fabricante, sistema específico, tecnologia exclusiva ou condição desproporcional que possa restringir indevidamente a participação de interessados.
Diante do exposto, conclui-se pela adequação técnica, operacional, econômica e administrativa da solução planejada, consistente na estruturação de dois processos próprios: **gestão de frotas propriamente dita** e **rastreamento/telemetria veicular**, preferencialmente sob Sistema de Registro de Preços, desde que observadas as condições, controles, parâmetros e medidas mitigadoras estabelecidos neste Estudo Técnico Preliminar, nos Termos de Referência, no Mapa de Riscos da Contratação e, caso adotada, na Matriz de Alocação de Riscos, além dos demais documentos da fase preparatória.
Recomenda-se, portanto, a continuidade da instrução processual, com elaboração dos respectivos Termos de Referência, consolidação das pesquisas de mercado, juntada dos mapas e memórias de cálculo, validação da relação da frota, validação da relação preliminar dos veículos indicados para rastreamento, elaboração dos anexos técnicos, análise jurídica, quando cabível, e adoção das providências necessárias à instauração dos procedimentos licitatórios, sem prejuízo da apreciação pelos setores competentes e pela autoridade responsável.

17.DELIMITAÇÃO PRELIMINAR DOS OBJETOS DECORRENTES DA SOLUÇÃO SELECIONADA

Para fins de orientação da continuidade da fase preparatória, sem prejuízo do detalhamento e da definição definitiva a serem realizados nos respectivos Termos de Referência, a solução selecionada deverá originar os seguintes objetos:

17.1. Objeto do Processo 1 – Gestão de frotas propriamente dita

Registro de Preços para futura e eventual contratação de empresa especializada na prestação de serviços de administração, gerenciamento e controle da frota municipal, por meio de sistema informatizado, rede credenciada de estabelecimentos e mecanismos tecnológicos de controle, contemplando o gerenciamento do abastecimento de combustíveis, do fornecimento de peças, pneus, lubrificantes, fluidos, aditivos, ARLA 32, baterias, acessórios e demais insumos automotivos e da execução de serviços de manutenção preventiva e corretiva, mão de obra, serviços mecânicos, elétricos, borracharia, alinhamento, balanceamento, cambagem, lanternagem, pintura, funilaria, guincho e demais serviços automotivos correlatos, para atendimento das necessidades do Município de Pimenta/MG, conforme condições, especificações, quantitativos estimados, taxa administrativa, limites de taxas secundárias, parâmetros de controle, critérios de medição e demais exigências estabelecidas no Termo de Referência e demais documentos da fase preparatória.

17.2. Objeto do Processo 2 – Rastreamento/telemetria veicular

Registro de Preços para futura e eventual contratação de empresa especializada na prestação de serviços de rastreamento, monitoramento e telemetria veicular, por veículo/mês efetivamente ativo, para os veículos formalmente indicados pela Administração, mediante fornecimento ou disponibilização de equipamentos, instalação, ativação, configuração, conectividade, plataforma de monitoramento, acesso via web, aplicativo ou tecnologia equivalente, suporte técnico, manutenção, substituição, remanejamento, desinstalação, relatórios e garantia de funcionamento, com demanda

inicial estimada de 41 veículos e teto máximo de planejamento de até 60 veículos/mês, para atendimento das necessidades do Município de Pimenta/MG, conforme condições, especificações, critérios de medição, glosa, pagamento e demais exigências estabelecidas no Termo de Referência e demais documentos da fase preparatória.

17.3. Síntese dos objetos definidos

Processo	Objeto	Critério econômico indicativo	Unidade de medição
Processo 1	Gestão de frotas propriamente dita	Menor taxa administrativa	Operações efetivamente autorizadas, executadas, registradas, comprovadas e atestadas
Processo 2	Rastreamento/telemetria veicular	Menor preço unitário por veículo/mês	Veículo/mês efetivamente ativo, funcional e validado pela fiscalização

A separação dos objetos preserva a clareza da contratação, amplia a competitividade, facilita a formulação das propostas, evita sobreposição de custos, permite medição adequada de cada serviço e fortalece a fiscalização contratual.

A integração necessária entre os processos será administrativa e gerencial, mediante relatórios exportáveis, identificação padronizada dos veículos, controle por placa, patrimônio, Secretaria, centro de custo, quilometragem, horímetro, rotas, abastecimentos e manutenções, sem exigência de mesma empresa, mesma plataforma ou tecnologia proprietária.

Pimenta/MG, 17 de agosto de 2026

Assinatura Eletrônica por: Paula Michele Espíndola Oliveira, em: 17/08/2026 15:33:23 - Coordenadora da Central de Planejamento e Gestão de Contratações, CPF: ***.130.516**. Hash: 3295c76acbf4caaed33c36b1b5fc2cb1&t=int

Assinatura Eletrônica por: Pablo Henrique da Costa, em: 19/08/2026 14:13:49 - Assistente Executivo de Contratações, CPF: ***.457.666**. Hash: fc490ca45c00b1249bbe3554a4fdf6fb&t=int

Central de Planejamento, Coordenação e Gestão de Contratações Públicas

As autoridades e responsáveis abaixo assinados declaram ciência, concordância e aprovação do presente Estudo Técnico Preliminar – ETP, para fins de prosseguimento da fase preparatória da contratação, no âmbito de suas respectivas competências.

Assinatura Eletrônica por: Maria Gorete Araújo Costa, em: 17/08/2026 14:34:33 - Secretária Municipal de Educação, CPF: ***.378.836**. Hash: d9d4f495e875a2e075a1a4a6e1b9770f&t=int

_____

Maria Gorete de Araújo Costa
Secretaria Municipal de Educação

Assinatura Eletrônica por: Judas Tadeu Pinto, em: 19/08/2026 09:08:53 - Secretário Municipal de Obras, Serviços e Transportes, CPF: ***.431.436**. Hash: 9a1158154dfa42caddbd0694a4e9bdc8&t=int

_____

Judas Tadeu Pinto
Secretário Municipal de Obras e Transporte

Assinatura Eletrônica por: Rafael Silva Alves, em: 19/08/2026 08:39:40 - Secretário Municipal de Urbanismo, CPF: ***.419.496**. Hash: 1c383cd30b7c298ab50293adfecb7b18&t=int

_____

Rafael Alves Silva
Secretário Municipal de Urbanismo

Assinatura Eletrônica por: Kenia Sidalia do Carmo, em: 17/08/2026 14:30:48 - Secretária Municipal de Administração, CPF: ***.440.756**. Hash: e4da3b7fbbce2345d7772b0674a318d5&t=int

_____

Kênia Sidália do Carmo
Secretaria Municipal de Administração e Planejamento

Assinatura Eletrônica por: Erika da Silveira Barbosa, em: 17/08/2026 14:32:18 - Secretária Municipal de Assistência Social, CPF: ***.819.616**. Hash: a684eceee76fc522773286a895bc8436&t=int

Érica Silveira Barbosa
Secretaria Municipal de Assistência Social

Assinatura Eletrônica por: Linara Mirelle Domingos, em: 18/08/2026 08:42:10 - Secretária Municipal de Saúde, CPF: ***.474.946**. Hash: c0c7c76d30bd3dcaefc96f40275bdc0a&t=int

_____

Linara Mirelle Domingos
Secretaria Municipal de Saúde

Assinatura Eletrônica por: Maykon Espindola Bitencourt, em: 18/08/2026 10:15:51 - Secretario Agric.Pecuaria e Abastecimento, CPF: ***.227.866**. Hash: 72b32a1f754ba1c09b3695e0cb6cde7f&t=int

_____

Maycon Espíndola Bitencourt
Secretaria Municipal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Erika da Silveira Barbosa - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.819.616** - Ident.: **64396** - Cargo: Secretária Municipal de Assistência Social - Qualificado em: 05/04/2024 - Pelo Documento: Matricula: 3267-5 - Código de Autenticidade da Assinatura: a684eceee76fc522773286a895bc8436, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Erika da Silveira Barbosa - na data: 17/08/2026 14:32:18. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Judas Tadeu Pinto - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.431.436** - Ident.: ** 13.305.6** - Cargo: Secretário Municipal de Obras, Serviços e Transportes - Qualificado em: 14/03/2016 - Pelo Documento: Matricula: 2174-8 - Código de Autenticidade da Assinatura: 9a1158154dfa42caddbd0694a4e9bdc8, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Judas Tadeu Pinto - na data: 19/08/2026 09:08:53. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Kenia Sidalia do Carmo - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.440.756** - Ident.: **-13.019.3** - Cargo: Secretária Municipal de Administração - Qualificado em: 15/02/2016 - Pelo Documento: Matricula: 2121-7 - Código de Autenticidade da Assinatura: e4da3b7fbbce2345d7772b0674a318d5, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Kenia Sidalia do Carmo - na data: 17/08/2026 14:30:48. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Linara Mirelle Domingos - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.474.946** - Cargo: Secretária Municipal de Saúde - Qualificado em: 04/01/2021 - Pelo Documento: Matricula: 2703-5 - Código de Autenticidade da Assinatura: c0c7c76d30bd3dcaefc96f40275bdc0a, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Linara Mirelle Domingos - na data: 18/08/2026 08:42:10. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Maria Gorete Araújo Costa - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.378.836** - Cargo: Secretária Municipal de Educação - Qualificado em: 04/01/2021 - Pelo Documento: Matricula: 2702-0 - Código de Autenticidade da Assinatura: d9d4f495e875a2e075a1a4a6e1b9770f, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Maria Gorete Araújo Costa - na data: 17/08/2026 14:34:33. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Maykon Espindola Bitencourt - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.227.866** - Ident.: **13.319.1** - Cargo: Secretario Agric.Pecuaria e Abastecimento - Qualificado em: 11/06/2024 - Pelo Documento: Matricula: 3297 - Código de Autenticidade da Assinatura: 72b32a1f754ba1c09b3695e0cb6cde7f, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Maykon Espindola Bitencourt - na data: 18/08/2026 10:15:51. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ASSINATURA ELETRÔNICA DIGITAL

Documento Assinado Eletrônicamente por: Rafael Silva Alves - na Data/Hora: 19/08/2026 09:41:15 - CPF: ***.419.496** - Ident.: **-17.230.1** - Cargo: Secretário Municipal de Urbanismo - Qualificado em: 01/10/2021 - Pelo Documento: Matricula: 2880-4 - Código de Autenticidade da Assinatura: 1c383cd30b7c298ab50293adfecb7b18, com fundamento na Lei Nº 14.063 de 23 de Setembro de 2020. - Certificação de Autenticidade em: https://app.prefeiturapimenta.mg.gov.br/approtocolo/

DADOS DO DOCUMENTO

Código do Documento: 648995 - Nome do Documento: ET¨P - Gestao de Frotas e GPS - Tipo do Documento: ETP - Estudo Técnico Preliminar - produzido em: 17/08/2026, Neste ato assinado por: Rafael Silva Alves - na data: 19/08/2026 08:39:40. Código de Autenticidade do Documento: T0G0X0P0Y0Z0V0B0N0R0T6U4W8S9F9L5

ID: **150316** | DATA: **17/08/2026**

MAPA DE APURAÇÃO DE PREÇOS

VALOR TOTAL: **R$ 3,02**

OBJETO: **Gestão de Frotas**

ANEXO LOTE ITEM	PRODUTO / SERVIÇO	UNIDADE / QTDE.	SIMILARES	LICITANET	PORTAL DE COMPRAS	BLL	PNCP	LICITAR DIGITAL	TCE MT/RADAR MT	TCE RS	MEDIANA / VALOR TOTAL	PERCENTUAL DE DIFERENÇA DO MENOR PREÇO
I 001 001	Gestão de Frotas - serviços de administração, gerenciamento e controle da frota de veículos do município de Pimenta/MG com utilização de tecnologia via web e em tempo real.	taxa 1,00	2,92	3,50	3,02	/////	3,02	2,89	/////	3,15	**3,02** 3,02	4,50%
Valor total do anexo após análise			2,92	3,50	3,02	0,00	3,02	2,89	0,00	3,15	R$ 3,02	
Valor total geral do anexo			2,92	3,50	3,02	0,00	3,02	2,89	0,00	3,15		

VALOR(ES) RETIRADO(S) POR INCOMPATIBILIDADE(S) DE PREÇO(S)

RELATÓRIO UNIFICADO DAS PESQUISAS DE PREÇOS

As informações detalhadas de cada fonte podem ser verificadas através do QR Code

ID	DATA	OBJETO
150316	17/08/2026	Gestão de Frotas

ITEM	PRODUTO / SERVIÇO	UNIDADE / QUANTIDADE	VALOR FIXADO
Anexo I Lote 001 Item 001	Gestão de Frotas - serviços de administração, gerenciamento e controle da frota de veículos do município de Pimenta/MG com utilização de tecnologia via web e em tempo real.	taxa 1,00	**3,02** 3,02

SIMILARES 00.000.000/9999-02 (R$ 2,92): *Município de ITAJUBA/MG* - 18.025.940/0001-09 **Processo Nº:** 106/2025 **Modalidade:** INEXIGIBILIDADE **Data:** 19/12/2025 **Fornecedor:** 01.111.142/0001-99 - CISMAS - CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DE SAÚDE DOS MUNICÍPIOS DA MICRORREGIAO DO ALTO SAPUCAI **UN:** KM **QTDE:** 60.000,00 **VALOR:** R$ 3,50 **DESCRIÇÃO:** CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA GERENCIAMENTO DE TRANSPORTE SANITÁRIO INTERMUNICIPAL. O gerenciamento do sistema envolve a organização e coordenação dos serviços de transporte de pacientes entre diferentes municípios, bem como seu planejamento e regulação, disponibilização de veículo e gestão de sua frota, inclusive sua manutenção, alocação de recursos, monitoramento e avaliação, integração com outros serviços de saúde para organização, comunicação e informação com os profissionais de saúde e familiares dos pacientes, com o objetivo de garantir o acesso a serviços de saúde que podem não estar disponíveis na cidade de origem do paciente.

Município de ESPIGAO D OESTE/RO - 00.000.001/1000-98 **Processo Nº:** 0068 **Modalidade:** PREGÃO ELETRÔNICO **Data:** 11/12/2025 **Fornecedor:** 05.340.639/0001-30 - PRIME CONSULTORIA E ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA **UN:** TX **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 2,33 **DESCRIÇÃO:** TAXA % DE ADMINISTRACAO PELO GERENCIAMENTO DE CARTAO PARA: ABASTECIMENTO DE VEICULOS, MANUTENCAO PREVENTIVA E CORRETIVA, GUINCHO, FORNECIMENTO DE PNEUS, RECAUCHUTAGEM DA FROTA E LAVAGEM COMPLETA DE VEICULOS.

LICITANET 21.280.462/0001-80 (R$ 3,50): *MUNICIPIO DE RIO BANANAL/ES/ES* - 27.744.143/0001-64 **Processo Nº:** 0291/2026 **Modalidade:** PREGÃO ELETRÔNICO Nº23 **Data:** 28/04/2026 **Fornecedor:** LINK CARD ADMINISTRADORA DE BENEFICIOS LTDA - 12.039.966/0001-11 **UN:** verba **QTDE:** 4,52 **VALOR:** R$ 4,59 **DESCRIÇÃO:** Contratação de empresa especializada para implantação e operação de sistema informatizado e integrado de gestão de abastecimento, com fornecimento de gasolina comum, por meio da utilização de cartões de abastecimento, em rede de postos credenciados, visando atender às necessidades da frota de veículos da Administração Pública Municipal.

MUNICÍPIO DE CACOAL/RO/RO - 04.092.714/0001-28 **Processo Nº:** 12.474/2025 **Modalidade:** PREGÃO ELETRÔNICO Nº5 **Data:** 02/02/2026 **Fornecedor:** SMART COMERCIO E REPRESENTACOES LTDA - 45.784.825/0001-82 **UN:** TAXA **QTDE:** 2,31 **VALOR:** R$ 2,40 **DESCRIÇÃO:** TTAXAS DE ADMINISTRAÇÃO - CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO INTEGRADA E INFORMATIZADA DA FROTA DE VEÍCULOS E MAQUINÁRIOS. A FORMAÇÃO DO PREÇO SERÁ INTEGRADA DE COMPOSIÇÃO DE PREÇOS: IGUAL AO PERCENTUAL DA TAXA ADMINISTRAÇÃO. VALOR ESTIMADO DE CONSUMO ANUAL R 30.436.814,14

PORTAL DE COMPRAS 09.397.355/0001-30 (R$ 3,02): *Prefeitura Municipal de Lajes/RN* - 08.113.466/0001-05 **Processo Nº:** 1617 **Modalidade:** Pregão para Registro de Preço Nº34/2025 **Data:** 23/12/2025 **Fornecedor:** **UN:** SVÇ **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 2,10 **DESCRIÇÃO:** 0024563 - Serviço de administração, gerenciamento e controle de abastecimento, com implantação e operação de sistema informatizado e integrado para gestão de frota, por meio de dispositivos denominados TAGs (etiqueta) com tecnologia RFID, através de rede de estabelecimentos credenciados para atender a frota automotiva da Prefeitura Municipal

Prefeitura Municipal de Carmolandia/TO - 25.063.868/0001-61 **Processo Nº:** 0790 **Modalidade:** Pregão Nº4/2025 **Data:** 27/10/2025 **Fornecedor:** **UN:** TX **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 3,93 **DESCRIÇÃO:** FORNECIMENTO E GERENCIAMENTO DE “CARTÃO COMBUSTÍVEL” MEDIANTE SISTEMA E CARÃO MAGNÉTICO DE MONITORAMENTO DE FROTA

PNCP 00.000.000/9999-18 (R$ 3,02): *PRIMAVERA DO LESTE CAMARA MUNICIPAL/MT* **Processo Nº:** 0066 **Modalidade:** Pregão - Eletrônico Nº09 **Data:** 19/12/2025 **Fornecedor:** 05340639000130 - PRIME CONSULTORIA E ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA **UN:** TAXA **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 3,02 **DESCRIÇÃO:** Contratação de empresa especializada na operação de sistema informatizado e integrado, com utilização de cartões magnéticos microprocessados e/ou com chip, destinado ao gerenciamento do abastecimento de combustíveis e seus derivados, bem como dos serviços de manutenção preventiva e corretiva da frota de veículos oficiais da Câmara Municipal de Primavera do Leste MT, mediante utilização de rede credenciada de postos de combustíveis e oficinas autorizadas.

LICITAR DIGITAL 35.125.567/0001-79 (R$ 2,89): *Prefeitura Municipal de Marliéria/MG* - 16.796.872/0001-48 **Processo Nº:** 31/2026 **Modalidade:** Pregão Nº10/2026 **Data:** 26/05/2026 **Fornecedor:** **UN:** SV **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 4,99 **DESCRIÇÃO:** Contratação de empresa especializada para a prestação de serviços de gerenciamento do abastecimento de combustíveis da frota do Município de Marliéria/MG, abrangendo veículos e equipamentos próprios, locados e de órgãos conveniados (ônibus, micro-ônibus, vans, caminhões, máquinas, motos e demais equipamentos), incluindo o fornecimento de combustíveis (gasolina comum, etanol, óleo diesel comum, óleo diesel S10 e Arla 32), mediante a implantação e operação de sistema informatizado e integrado para gestão e controle das despesas, com acesso por meio de cartão magnético ou eletrônico (com chip e/ou via internet) ou por tarja magnética (com transmissão por linha telefônica), bem como a disponibilização de rede credenciada de estabelecimentos em todo o Estado de Minas Gerais, conforme especificações, quantidades e condições estabelecidas no Termo de Referência.

Prefeitura Municipal do Recife - GC-SEPLAG-004/PE **Processo Nº:** 011/2026 **Modalidade:** Pregão Nº010/2026 **Data:** 02/06/2026 **Fornecedor:** **UN:** LITRO **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 3,01 **DESCRIÇÃO:** GERENCIAMENTO DE FROTA DE VEÍCULOS COM FORNECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

Câmara Municipal de São Sebastião do Maranhão/MG **Processo Nº:** 03/2026 **Modalidade:** Pregão Nº01/2026 **Data:** 05/02/2026 **Fornecedor:** **UN:** un **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 0,67 **DESCRIÇÃO:** Serviços de administração e gerenciamento de frota de veículos pertencentes à Câmara Municipal de São Sebastião do Maranhão, para a prestação de serviços de manutenção preventiva e corretiva de veículos. −0,67%

TCE RS 00.000.000/9999-39 (R$ 3,15): *PM DE RESTINGA SECA/RS* - 87.490.306/0001-51 **Processo Nº:** 23/2026 **Modalidade:** Pregão Lei 14.133/21 Eletrônico **Data:** 25/06/2026 **Fornecedor:** 12.039.966/0001-11 - Link Card Administradora de Beneficios Ltda **UN:** % **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 4,49 **DESCRIÇÃO:** Contratação de empresa especializada para prestação de serviços de gerenciamento,

ITEM	PRODUTO / SERVIÇO	UNIDADE / QUANTIDADE	VALOR FIXADO

controle e intermediação do abastecimento de combustíveis, por meio de sistema informatizado e integrado, com utilização de tecnologia de cartões magnéticos, eletrônicos ou similares, disponibilizados mediante rede credenciada de estabelecimentos, destinados ao abastecimento dos veículos, máquinas e equipamentos pertencentes à frota do Município, visando o acompanhamento, controle operacional, rastreabilidade das transações e gestão dos consumos, em atendimento às necessidades das Secretarias Municipais.

FSSS - FUNDAÇÃO DE SAUDE SAPUCAIA DO SUL/RS **Processo Nº:** 18/2026 **Modalidade:** Pregão Lei 14.133/21 Eletrônico **Data:** 22/05/2026 **Fornecedor: - - - UN:** MES **QTDE:** 1,00 **VALOR:** R$ 1,81 **DESCRIÇÃO:** 990863 CONTRATAÇÃO DE SOLUÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO, CONTROLE E GERENCIAMENTO DO ABASTECIMENTO DA FROTA DOS VEÍC / Contratação de solução de administração, controle e gerenciamento do abastecimento da frota dos veículos da FHGV, através de Cartão Combustível (valor por % de taxa de administração), com software de gerenciamento, com ampla gama de postos credenciados no RS, possibilitando a aquisição de produtos (combustíveis, lubrificantes, borracharia, lavagens), troca de lâmpadas e itens de iluminação automotiva e serviços correlatos de manutenção preventiva de baixa complexidade.

Assinatura Eletrônica por: Pablo Henrique da Costa, em: 19/08/2026 14:10:32 - Assistente Executivo de Contratações, CPF: ***.457.666**. Hash: fc490ca45c00b1249bbe3554a4fdf6fb&t=int

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO						
MODELO	MARCA	PLACA	COR	Nº Chassi / Série	RENAVAN	RASTREADOR
ÔNIBUS TECNOBUS	BUSSCAR VBUS	MQL-7H43	PRATA	9B9BC3A4T51DY6009	869249614	X
PVR2I49 ONIBUS MASCA GRAM MICRO	MASCA GRAN M	PVR-2I49	AMARELA	953AD6TFXRR069004	1389571960	X
SPIN 1.8L AT	CHEVROLET	SYA-0E90	BRANCA	9BGJJ7520BB184204	1369522131	X
OBRAS , TRANSPORTES E SERVIÇOS						
MOTONIVELADORA 120K	CATERPILLAR			CAT0120KAJAPO6056		X
MOTONIVELADORA RG140B	NEW HOLLAND			HBZNO140CMAFO8560		X
MOTONIVELADORA GER1803BR	XCMG			XUGO1803HPBO1118		X
ESCAVADEIRA HIDRÁULICA XE225BR	XCMG			XUGO02152JPPA01875		X
CAMINHÃO ATEGO 2429	MERCEDES BENS	TXZ-6D30	BRANCO	9BM951511TB445824	300717	X
CAMINHÃO ATEGO 2429	MERCEDES BENS	TYR6C70	BRANCA	9BM951511TB452354	1478165798	X
ÔNIBUS TECNOBUS	BUSSCAR VBUS	MQL-7H43	PRATA	9B9BC3A4T51DY6009	869249614	X
CAMIONETE F 350 PYX 4579	FORD	PVX-4579	BRANCA	9BFJF37PXHB009964	1107348169	X
MOTO BROS 150	HONDA	HIT-4817	VERMELHA	9C2KD0430AR000563	212791435	X
SECRETARIA DE SAÚDE						
AMBULANCIA DOBLO GREENCAR	FIAT	PYX-4589	BRANCA	9BD22315UG2042444	1107466536	X
VAN MASTER INOVA BUS	RENAULT	QQN-3299	BRANCA	93YMAFEXCKJ713924	1187839326	X
VAN MASTER MARIM	RENAULT	RVQ- 8F26	BRANCA	93YF62001PJ444142	1328579449	X
SPIN 1.8L AT	CHEVROLET	SJG-8G18	BRANCA	9BGJJ7520RB181364	1369516719	X
VAN SPRINTER 517 A4	MERCEDES BENS	TDN-7C00	BRANCA	8AC907857SE257022	1423065058	X
SPIN 1.8L AT LTZ	CHEVROLET	TYE-8C24	PRATA	9BGJC7520TB141914	1472773109	X
VAN RENAULT MASTER	RENAULT	SYC-6F68	BRANCA	93YF6200XRJ771674	1370999566	X
VAN RENAULT MASTER	RENAULT	SYC-6J18	BRANCA	93YF6200XRJ792315	1371023848	X
MOTO YAMAHA CROSSER	YAMAHA	SIF- 4C23	VERMELHA	9C6DG25D0P0016564	1353791898	X
MOTO YAMAHA CROSSER	YAMAHA	SIF- 4C25	VERMELHA	9C6DG25D0P0016977	1353790514	X
MOTO YAMAHA CROSSER	YAMAHA	SIF- 5B78	VERMELHA	9C6DH25D0P0016569	1353719755	X
MOTO YAMAHA CROSSER	YAMAHA	SIF-4C27	VERMELHA	9C6DG25D0P0016976	1353789826	X
FIAT PALIO FIRE 1.0	FIAT	PUQ-4786	BRANCA	9BD17122LF5970900	1017407115	X
FIAT UNO DRIVER 1.0	FIAT	ONL-2418	BRANCA	9BD195B4NJ0807788	1136469530	X
GOL 1.0L MC4	VOLKSWAGEM	RFV-0C85	BRANCO	9BWAG45U7MTT054666	1242938556	X
FIAT CRONOS DRIVE GSR	FIAT	QPE-0244	BRANCA	8AP359A1YKU016719	1165713060	X
VOLKSWAGEN VIRTUS AB	VOLKSWAGEM	TYI-2B99	BRANCA	9BWDH6BZXT4021837	1474058946	X
POLO TRACK MA	VOLKSWAGEM	TZB1H37	BRANCA	9BWAG5R10TT033999	1486199647	X
SPIN 1.8L AT LTZ	CHEVROLET	TYT3E31	BRANCA	9BGJC7520TB183074	1479876035	X
MOTO BROS 150	HONDA	OMD-2295	PRETA	9C2KDO560CR511683	480597537	X
KWID ZEN 2	RENAULT	SHU-1J78	PRETA	93YRBB009PJ514897	1345232575	X
MOTO YAMAHA CROSSER	YAMAHA	SIF- 5B65	VERMELHA	9C6DG25D0P0016547	1353718686	X

SANTA CASA						
SPRINTER 416 PORTO AMBULANCIA	MERCEDES BENS	RFM0I97	BRANCA	8AC907643LE183045	1236373054	X
SPRINTER 417 ALTER AMBULANCIA	MERCEDES BENS	SYW5B29	BRANCA	8AC907641RE245584	1396063495	X
MONTANA LS2	CHEVROLET	QQD-8636	BRANCA	9BGCA8030KB152155	1182041644	X

ASSISTENCIA SOCIAL						
KWID ZEN 2	RENAULT	RVT-0C97	BRANCA	93YRBB007PJ304217	1329269290	X
SANDERO	RENAULT	PUE-7607	BRANCO	93Y5SRD04FJ531627	1023313275	X

APAE						
SPIN APAE	CHEVROLET	TDN-6I89	BRANCA	9BGJ7520SB168194	1423756468	X

SECRETARIA DE AGRICULTURA						
MOTO CG START	HONDA	RMY-6F74	BRANCA	9C2KC2500MR030513	1262579640	X

responsaveis pelo levantamento:

Assinatura Eletrônica por: Mirlene Tranzil Lopes de Oliveira, em: 17/08/2026 14:54:21 - Assessora de Logística e Transporte, CPF: ***.180.866**. Hash: e2c420d928d4bf8ce0ff2ec19b371514&t=

Assinatura Eletrônica por: Pablo Henrique da Costa, em: 19/08/2026 14:06:57 - Assistente Executivo de Contratações, CPF: ***.457.666**. Hash: fc490ca45c00b1249bbe3554a4fdf6fb&t=int

Assinatura Eletrônica por: Pablo Henrique da Costa, em: 19/08/2026 14:09:09 - Assistente Executivo de Contratações, CPF: ***.457.666**. Hash: fc490ca45c00b1249bbe3554a4fdf6fb&t=int

PREFEITURA DE PIMENTA – MG

ESTADO DE MINAS GERAIS

COTAÇÃO DE PREÇO Nº 3222

OBJETO

Rastreamento veicular

JUSTIFICATIVA PARA MÉTODO DE ESCOLHA

MEDIDA ESTATÍSTICA: MÉDIA ARITMÉTICA

LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021. Art. 23. O valor previamente estimado da contratação deverá ser compatível com os valores praticados pelo mercado, considerados os preços constantes de bancos de dados públicos e as quantidades a serem contratadas, observadas a potencial economia de escala e as peculiaridades do local de execução do objeto.
§ 1º No processo licitatório para aquisição de bens e contratação de serviços em geral, conforme regulamento, o valor estimado será definido com base no melhor preço aferido por meio da utilização dos seguintes parâmetros, adotados de forma combinada ou não:
I - composição de custos unitários menores ou iguais à mediana do item correspondente no painel para consulta de preços ou no banco de preços em saúde disponíveis no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP);
II - contratações similares feitas pela Administração Pública, em execução ou concluídas no período de 1 (um) ano anterior à data da pesquisa de preços, inclusive mediante sistema de registro de preços, observado o índice de atualização de preços correspondente;

Resumo da Cotação de Preços

Objeto: Rastreamento veicular

Itens

LOTE/ITEM	QUANT.	DESCRIÇÃO	MÉDIA ARIT.	TOTAL EST.	CV (%)
1 / 1	12 MESES	Sistema de Rastreamento e monitoramento veicular	**R$ 52,44**	R$ 629,28	**12,68**

REFERÊNCIA	CIDADE	PROCESSO	MÊS / ANO	QUANT.	V. UNIT	V. TOTAL
Licitar Digital	Matozinhos - MG	000371201/2026	4/2026	12 UNIDADE	R$ 53,75	R$ 645,00
PNCP	Jeceaba - MG	00003026	6/2026	60 SRVCO	R$ 47,96	R$ 2.877,60
PNCP	Conselheiro Pena - MG	22	10/2025	480 UNIDADE	R$ 45,00	R$ 21.600,00
					↓ 22,81% desc. PNCP	
PNCP	Paineiras - MG	65	12/2025	144 UN	R$ 45,00	R$ 6.480,00
					↓ 35,62% desc. PNCP	
PNCP	Matozinhos - MG	4	4/2026	12 UNIDADE	R$ 53,75	R$ 645,00
PNCP	Taparuba - MG	Adesão - 2	4/2026	600 SERVIÇO	R$ 65,00	R$ 39.000,00
PNCP	Brasília de Minas - MG		5/2026	648 Serviço	R$ 56,65	R$ 45.243,36

Total estimado (geral): R$ 629,28

Relatório Detalhado de Pesquisas de Preços

Objeto: Rastreamento veicular

Item	Produto / Serviço	Quantidade / Unidade	Média arit.
Lote 1 Item 1	Sistema de Rastreamento e monitoramento veicular	12 MESES	**R$ 52,44**

Licitar Digital (53,75): Câmara Municipal de Matozinhos - Unidade Única; **Nro** 000371201/2026; **Mes/Ano** 4/2026; **Fornecedor:** JN RASTREAMENTO LTDA | CNPJ: 30.243.868/0001-83; **UN:** UNIDADE; **Qtde.:** 12.0000; **Valor:** 53,75; **Descrição:** RASTREAMENTO VEICULAR HB20S- FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DE RASTREADORES VEICULARES- MONITORAMENTO EM TEMPO REAL- SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO COM HISTÓRICO DE ROTA- SOFTWARES DE MONITORAMENTO E GESTÃO DE FROTA, COM ACESSO VIA WEB E APLICATIVO- ALERTA DE MOVIMENTAÇÃO, VELOCIDADE E PARADA - SUPORTE TÉCNICO E MANUTENÇÃO DURANTE TODA A VIGÊNCIA CONTRATUAL. RASTREAMENTO VEICULAR JEEP COMMANDER - FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DE RASTREADORES VEICULARES- MONITORAMENTO EM TEMPO REAL- SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO.

PNCP (47,96): MUNICIPIO DE JECEABA; **Nro** 00003026; **Mes/Ano** 6/2026; **Fornecedor:** ROUTE TECNOLOGIA E DESENV. DE SISTEMAS LTDA | CNPJ: 11.327.659/0001-73; **UN:** SRVCO; **Qtde.:** 60.0000; **Valor:** 47,96; **Descrição:** INSTALAÇÃO E CONFIGURAÇÃO DOS DISPOSITIVOS DErastreamento veicular, incluindo mão de obra técnica, materiais de instalação, testes e ativação do sistema..

PNCP (45,00): MUNICIPIO DE CONSELHEIRO PENA; **Nro** 22; **Mes/Ano** 10/2025; **Fornecedor:** WEB RAST LTDA | CNPJ: 14.693.103/0001-99; **UN:** UNIDADE; **Qtde.:** 480.0000; **Valor:** 45,00; **Descrição:** RASTREAMENTO E MONITORAMENTO DE VEICULOS 24 HORAS COM GESTAO DE FROTAS PERSONALIZADA EIDENTIFICAÇAO DE CONDUTOR. **Desconto PNCP: 22,81%**

PNCP (45,00): MUNICIPIO DE PAINEIRAS; **Nro** 65; **Mes/Ano** 12/2025; **Fornecedor:** ADVERTE TECNOLOGIA LTDA | CNPJ: 38.044.371/0001-48; **UN:** UN; **Qtde.:** 144.0000; **Valor:** 45,00; **Descrição:** SERVICOS ESPECIALIZADOS DE MONITORAMENTO RASTREAMENTO DE VEICULOS EM TRANSMISSAO DE DADOS NA TECNOLOGIA GSM/GPPS/GPS COM INSTALACAO E FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTOS E SOFTWARE EM COMODATO VIA WEB INTEGRANDO LOGISTICA.. **Desconto PNCP: 35,62%**

PNCP (53,75): MATOZINHOS CAMARA MUNICIPAL; **Nro** 4; **Mes/Ano** 4/2026; **Fornecedor:** JN SISTEMAS | CNPJ: 30.243.868/0001-83; **UN:** UNIDADE; **Qtde.:** 12.0000; **Valor:** 53,75; **Descrição:** RASTREAMENTO VEICULAR JEEP COMANDER LIMITED.

PNCP (65,00): MUNICIPIO DE TAPARUBA; **Nro** Adesão - 2; **Mes/Ano** 4/2026; **Fornecedor:** CENTRO AMERICA COMERCIO, SERVICO, GESTAO TECNOLOGICA LTDA | CNPJ: 09.179.444/0001-00; **UN:** SERVIÇO; **Qtde.:** 600.0000; **Valor:** 65,00; **Descrição:** SERVIÇO ESPECIALIZADO NO FORNECIMENTO DE EQUIPAMENTO PARA RASTREAMENTO, MONITORAMENTO E TELEMETRIA VEICULAR, COM TRANSMISSÃO DE DADOS NA TECNOLOGIA GSM/GPRS/GPS..

PNCP (56,65): MUNICIPIO DE BRASILIA DE MINAS; **Nro** ; **Mes/Ano** 5/2026; **Fornecedor:** FLP SOLUCOES E SERVICOS LTDA | CNPJ: 43.173.318/0001-87; **UN:** Serviço; **Qtde.:** 648.0000; **Valor:** 56,65; **Descrição:** LOTE 01 - SERVICO DE RASTREAMENTO, MONITORAMENTO E TELEMETRIA DE VEICULOS VIA SATELITE, POR MEIO DE TECNOLOGIA GPS/GSM/GPRS, COMPREENDENDO A DISPONIBILIZACAO DE SOFTWARE DE GERENCIAMENTO COM ACESSO VIA WEB PARA GESTAO DA FROTA, BEM COMO O FORNECIMENTO DE COMPONENTES NECESSARIOS AO FUNCIONAMENTO DO SISTEMA, LICENCA DE USO DO SOFTWARE, CAPACITACAO DOS USUARIOS, SUPORTE TECNICO CONTINUO E GARANTIA DE PLENO FUNCIONAMENTO DURANTE TODA A VIGENCIA CONTRATUAL.:.

Assinatura Eletrônica por: Pablo Henrique da Costa, em: 19/08/2026 14:09:55 - Assistente Executivo de Contratações, CPF: ***.457.666**. Hash: fc490ca45c00b1249bbe3554a4fdf6fb&t=int

ANÁLISE TÉCNICA E ECONÔMICA PARA APURAÇÃO E FIXAÇÃO DOS LIMITES DAS TAXAS DE CREDENCIAMENTO — TAXAS SECUNDÁRIAS

1. FINALIDADE DO ESTUDO

O presente estudo tem por finalidade estabelecer parâmetros técnicos, econômicos e administrativos para a fixação dos limites máximos das taxas de credenciamento, também denominadas taxas secundárias, taxas de rede, taxas de repasse ou expressões equivalentes, que poderão ser cobradas pela futura empresa gerenciadora dos estabelecimentos integrantes da rede credenciada.

Para fins desta análise, o objeto da contratação compreende, de forma integrada:

I – o gerenciamento do abastecimento de combustíveis, óleos, lubrificantes e produtos correlatos, por meio de rede credenciada de postos de combustíveis;

II – o gerenciamento da manutenção preventiva, preditiva e corretiva da frota, incluindo fornecimento de peças, acessórios, pneus, insumos, mão de obra e serviços automotivos em geral, por meio de rede credenciada de oficinas, concessionárias, autopeças e prestadores especializados;

III – a implantação e disponibilização de sistema informatizado de gestão, destinado ao controle, autorização, acompanhamento, auditoria e rastreabilidade das transações realizadas;

IV – a disponibilização das ferramentas tecnológicas, gerenciais e operacionais necessárias ao acompanhamento da frota, incluindo os recursos de monitoramento e controle previstos no Estudo Técnico Preliminar e no Termo de Referência.

A taxa secundária não corresponde a pagamento realizado diretamente pelo Município. Trata-se de percentual cobrado pela empresa gerenciadora dos estabelecimentos integrantes de sua rede credenciada. Contudo, esse custo pode ser incorporado aos preços dos combustíveis, peças, serviços e mão de obra faturados à Administração, repercutindo indiretamente sobre o valor da contratação.

A limitação da taxa secundária constitui, portanto, mecanismo preventivo destinado a:

a) evitar o repasse indireto de custos aos preços cobrados do Município;

b) preservar a economicidade da contratação;

c) assegurar condições comerciais razoáveis para os estabelecimentos credenciados;

d) impedir que eventual redução da taxa administrativa principal seja compensada pela elevação da taxa cobrada da rede credenciada;

e) favorecer a formação e a manutenção de rede credenciada suficiente;

f) conferir transparência, rastreabilidade e possibilidade de fiscalização sobre a estrutura remuneratória da contratação.

2. DISTINÇÃO ENTRE TAXA ADMINISTRATIVA E TAXA SECUNDÁRIA

Para evitar interpretações divergentes durante a licitação e a execução contratual, adotam-se as seguintes definições:

2.1. Taxa administrativa principal

É o percentual apresentado pela licitante em sua proposta e incidente sobre o montante financeiro gerenciado, destinado à remuneração dos serviços prestados diretamente à Administração, observada a modelagem definida no edital.

2.2. Taxa secundária ou de credenciamento

É o percentual cobrado pela empresa gerenciadora dos postos, oficinas, concessionárias, autopeças, fornecedores e demais estabelecimentos integrantes da rede credenciada.

Para fins de aplicação do limite, consideram-se abrangidas todas as cobranças obrigatórias relacionadas à participação do estabelecimento na rede, independentemente da denominação utilizada, incluindo taxa de administração, credenciamento, adesão, conectividade, manutenção cadastral, mensalidade, anuidade, taxa por transação, comissão, taxa de repasse ou encargo equivalente.

A distinção entre essas duas receitas deverá permanecer expressamente demonstrada na proposta, no contrato, nos relatórios gerenciais e nos documentos apresentados à fiscalização.

3. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL E JURISPRUDENCIAL

A definição dos limites observa os princípios da legalidade, planejamento, transparência, economicidade, eficiência, competitividade, motivação e seleção da proposta mais vantajosa, previstos nos arts. 5º e 11 da Lei Federal nº 14.133/2021.

Também se relaciona:

- ao art. 18 da Lei nº 14.133/2021, que exige planejamento e adequada caracterização da solução;
- ao art. 23, que determina a compatibilidade das estimativas com os valores praticados no mercado e admite a utilização de dados provenientes de contratações públicas similares;
- aos arts. 92 e 117, quanto à necessidade de definição das obrigações contratuais e efetiva fiscalização de sua execução.

O TCE-MG, na Consulta nº 1.157.390 e no Informativo de Jurisprudência nº 327, reconheceu ser admissível que a Administração limite ou vede a taxa secundária cobrada pela gerenciadora, desde que a decisão seja devidamente justificada e acompanhada da respectiva memória de cálculo.

No mesmo sentido, o Acórdão nº 2.312/2022 do Plenário do TCU reconheceu a regularidade do limite máximo, condicionando-o à existência de:

I – memória de cálculo demonstrando como a Administração chegou ao percentual; e

II – mecanismo que permita à fiscalização verificar as taxas efetivamente cobradas da rede credenciada.

A fixação dos limites não afasta a necessidade de controle dos preços dos combustíveis, peças, serviços e mão de obra. A Súmula nº 126 do TCE-MG considera irregular a utilização da menor taxa de administração como critério isolado quando inexistirem parâmetros objetivos para os preços praticados pela rede credenciada.

4. REVISÃO E SANEAMENTO DO ESTUDO ANTERIOR

O estudo elaborado no processo anterior constituiu referência inicial relevante, tendo identificado processos públicos com percentuais aplicáveis aos segmentos de combustíveis e manutenção. Entretanto, sua memória de cálculo apresentou divergência material no resultado inicialmente atribuído ao segmento de manutenção, posteriormente corrigido de 6,97% para 8,14%.

Além da correção aritmética, a atualização do estudo tornou-se necessária pelos seguintes motivos:

I – a amostra anterior reunia referências de exercícios distintos, inclusive processos de 2023 e 2024;

II – alguns processos não apresentavam, na tabela, a data exata do edital, da ata ou da sessão pública;

III – determinados percentuais superavam os limites considerados adequados para a atual contratação, como 6% e 9% para postos de combustíveis e 15% ou 16% para manutenção;

IV – algumas referências não permitiam confirmar, de maneira inequívoca, se o percentual correspondia efetivamente à taxa secundária ou a outro componente econômico da contratação;

V – houve necessidade de separar os percentuais específicos para postos daqueles aplicáveis a oficinas e fornecedores;

VI – foram localizados novos processos publicados em 2026, mais próximos da realidade atual do mercado.

A presente versão substitui a memória de cálculo anterior para fins de definição dos novos limites, preservando somente as referências cuja atualidade, pertinência e natureza da taxa puderam ser confirmadas.

5. METODOLOGIA DA PESQUISA

A pesquisa foi realizada com data-base em **21 de julho de 2026**, priorizando processos publicados ou com sessão realizada nos **250 dias anteriores**, correspondente ao período de **13 de novembro de 2025 a 21 de julho de 2026**.

Foram adotados os seguintes critérios de seleção:

a) utilização de edital, termo de referência, ata, resposta oficial de esclarecimento ou outro documento produzido pelo ente contratante;

b) existência de objeto relacionado ao gerenciamento de abastecimento ou manutenção de frota por meio de rede credenciada;

c) identificação expressa da taxa secundária, taxa de credenciamento, taxa de repasse ou encargo equivalente;

d) utilização de uma referência por processo e por segmento, evitando duplicidade;

e) separação entre abastecimento e manutenção;

f) identificação das taxas unificadas, quando o processo estabeleceu o mesmo percentual para postos e oficinas;

g) manutenção dos percentuais iguais a zero quando representarem vedação expressa à cobrança, e não ausência de informação;

h) identificação, sem inclusão na média, das taxas superiores aos limites previamente definidos de 5% para combustíveis e 10% para manutenção.

Os valores superiores aos limites não foram considerados inválidos nem classificados automaticamente como erros. Eles foram mantidos no mapa para assegurar transparência, mas excluídos da média utilizada na definição dos tetos municipais por não atenderem aos parâmetros preventivos previamente estabelecidos.

6. MAPA DE APURAÇÃO DAS TAXAS SECUNDÁRIAS

6.1. Formação da base de pesquisa

A apuração das taxas secundárias foi realizada mediante levantamento de contratações públicas relacionadas ao gerenciamento de abastecimento de combustíveis e à manutenção de frota por meio de rede credenciada.

Foram consultados editais, termos de referência, estudos técnicos preliminares, atas e demais documentos disponibilizados no Portal Nacional de Contratações Públicas — PNCP e nos portais oficiais dos respectivos órgãos e entidades.

A pesquisa possui como data-base o dia **22 de julho de 2026** e priorizou processos publicados ou realizados nos 250 dias anteriores, compreendendo o período de **14 de novembro de 2025 a 22 de julho de 2026**.

Também foram examinadas referências utilizadas na apuração anteriormente elaborada pelo Município. Permaneceram na base somente aquelas que apresentaram documento oficial acessível, identificação do percentual, compatibilidade material com o objeto e utilidade para a comparação econômica.

A formação inicial da amostra não envolveu exclusão de percentuais. Todos os valores identificados foram registrados no quadro comparativo bruto, inclusive taxas iguais a zero, percentuais elevados e taxas unificadas aplicáveis simultaneamente aos segmentos de abastecimento e manutenção.

Cada processo foi contabilizado uma única vez. Quando o percentual era unificado para toda a rede credenciada, o mesmo valor foi registrado nas colunas de combustíveis e de manutenção, por possuir incidência expressa sobre ambos os segmentos.

Os dados foram inicialmente reunidos sem julgamento quanto à sua adequação para composição da média. O saneamento técnico foi realizado somente após a apresentação integral da amostra.

6.2. Quadro comparativo das referências pesquisadas

Nº	Órgão/UF	Processo e data de referência	Segmento	Combustíveis	Manutenção, peças e serviços	Tratamento na apuração	Acesso oficial
1	Município de Paranavaí/PR	Processo Administrativo nº 180/2025 — Edital nº 007/2026 — sessão em 20/02/2026	Abastecimento	**5,00%**	—	Incluído na média de combustíveis	Documento oficial no PNCP
2	Município de Santo Antônio do Descoberto/GO	Processo nº 14.209/2026 — Pregão Eletrônico SRP nº 15/2026 — sessão em 07/05/2026	Abastecimento	**5,00%**	—	Incluído na média de combustíveis	Documento oficial no PNCP
3	Consórcio de Desenvolvimento e Valorização de Municípios — CONVALES/MG	Processo Licitatório nº 032/2026 — Edital nº 016/2026 — publicação em 20/05/2026	Integrado	**3,50%**	**15,00%**	Combustíveis incluídos; manutenção excluída por superar 12%	Documento oficial no PNCP
4	Município de Ubaíra/BA	Processo Administrativo SMA nº 004/2026 — Pregão	Manutenção	—	**0,00%**	Excluído da média de manutenção por representar modelo sem	Documento oficial no PNCP

		Eletrônico nº 003/2026 — sessão em 12/03/2026				cobrança de taxa secundária	
5	Município de Glória do Goitá/PE	Processo Licitatório nº 00034/2026 — Pregão Eletrônico nº 00002/2026 — sessão em 22/06/2026	Manutenção	—	**4,50%**	Incluído na média de manutenção	Edital oficial
6	Município de Conceição do Castelo/ES	Processo Administrativo nº 21.626/2025 — Pregão Eletrônico SRP nº 00056/2025 — sessão em 16/03/2026	Manutenção	—	**5,46%**	Incluído na média de manutenção	Edital oficial
7	Município de Presidente Kubitschek/MG	Processo Licitatório nº 009/2026 — Pregão Eletrônico nº 007/2026 — edital de 10/03/2026	Integrado — taxa unificada	**7,50%**	**7,50%**	Combustíveis excluídos por superar 5%; manutenção incluída	Processo oficial
8	Departamento Municipal de Água e Esgoto de Caldas Novas — DEMAE/GO	Processo nº 2025045511 — Pregão Eletrônico nº 003/2026 — sessão em 30/04/2026	Manutenção	—	**9,75%**	Incluído na média de manutenção	Edital oficial
9	Tribunal de Justiça do Estado de Goiás — TJGO	Pregão Eletrônico nº 19/2026 — sessão iniciada em 02/06/2026	Manutenção	—	**9,76%**	Incluído na média de manutenção	Página oficial no SISLOG
10	Município de Gavião Peixoto/SP	Processo nº 021/2026 — Pregão Eletrônico nº 006/2026 —	Manutenção	—	**10,00%**	Incluído na média de manutenção	Documento oficial no PNCP

		edital de 06/03/2026					
11	Consórcio Intermunicipal de Saúde da Macrorregião do Sul de Minas — CISSUL-SAMU/MG	Pregão Eletrônico nº 009/2026 — publicação em 07/04/2026	Manutenção	—	**10,00%**	Incluído na média de manutenção	Edital oficial
12	Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro — CBMERJ/RJ	Edital nº 225 — Processo SEI-270006/019098/2025 — publicação em 26/12/2025	Manutenção	—	**10,00%**	Incluído na média de manutenção	Edital oficial
13	Município de Felício dos Santos/MG	Processo Administrativo nº 031/2026 — Pregão Eletrônico nº 012/2026 — sessão em 27/04/2026	Integrado — taxa unificada	**10,00%**	**10,00%**	Combustíveis excluídos por superar 5%; manutenção incluída	Edital oficial
14	Município de Passabém/MG	Processo Administrativo nº 058/2025 — Pregão Eletrônico nº 007/2025 — sessão em 23/07/2025	Integrado — taxa unificada	**2,00%**	**2,00%**	Referência complementar incluída nas duas médias	Edital oficial
15	Município de Monte Mor/SP	Processo nº 2.084/2026 — Pregão Eletrônico nº 006/2026 — sessão em 04/03/2026	Integrado — taxa unificada	**12,00%**	**12,00%**	Combustíveis excluídos por superar 5%; manutenção incluída	Documento oficial no PNCP
16	Município de Nova Mamoré/RO	Pregão Eletrônico nº 17-PMNM/2026 — publicação em 21/05/2026	Integrado — taxa unificada	**6,00%**	**6,00%**	Combustíveis excluídos por superar 5%; manutenção incluída	Documento oficial no PNCP

17	Município de Paraíso das Águas/MS	Estudo Técnico Preliminar — publicação em 02/04/2026	Abastecimento — média de pesquisa direta	**6,02%**	—	Excluído da média de combustíveis por superar 5%	Estudo oficial no PNCP
18	Centro de Intendência da Marinha em São Pedro da Aldeia/RJ	Processo Administrativo nº 63398.000642/2026-50 — Termo de Referência nº 11/2026 — atualização em 05/05/2026	Manutenção	—	**7,73%**	Incluído na média de manutenção	Termo de Referência oficial
19	Serviço Municipal de Águas e Esgotos de Mogi das Cruzes — SEMAE/SP	Pregão Eletrônico nº 007-2/2026 — abertura em 09/06/2026	Manutenção	—	**8,00%**	Incluído na média de manutenção	Documento oficial no PNCP

Legenda: o traço indica que o segmento não integrou o objeto analisado ou que o documento consultado não apresentou percentual específico para aquela atividade.

6.3. Resultado inicial da pesquisa

A base bruta apresentou percentuais distintos em razão das características próprias de cada contratação, da forma de remuneração da gerenciadora, do alcance territorial da rede, da abrangência do objeto e da estrutura econômica dos mercados envolvidos.

No segmento de combustíveis, os percentuais identificados variaram entre **2,00% e 12,00%**.

No segmento de manutenção, peças e serviços, os percentuais variaram entre **0,00% e 15,00%**.

A amplitude verificada demonstrou a existência de valores não diretamente comparáveis entre si. A utilização indiscriminada de todos os percentuais produziria média influenciada por modelos econômicos distintos e por valores extremos, sem correspondência adequada com as condições pretendidas para a presente contratação.

Diante dessa heterogeneidade, a base foi submetida a saneamento técnico específico para cada segmento.

7. SANEAMENTO TÉCNICO DA AMOSTRA

7.1. Finalidade do saneamento

O saneamento teve por finalidade excluir da memória de cálculo os percentuais que, embora existentes em contratações públicas, não apresentaram comparabilidade econômica suficiente com o modelo adotado pelo Município.

A exclusão de determinado valor da média não implica invalidação do respectivo processo. O percentual permanece registrado no quadro bruto, preservando a transparência da pesquisa, a rastreabilidade das decisões e a possibilidade de conferência por licitantes e órgãos de controle.

Os critérios foram aplicados de forma objetiva e uniforme, conforme as características econômicas de cada segmento.

7.2. Saneamento do segmento de combustíveis

Foram excluídos da média dos postos de combustíveis os percentuais superiores a **5,00%**.

O limite de 5% foi adotado como parâmetro de comparabilidade, e não como resultado previamente definido para a contratação.

A adoção desse parâmetro decorreu dos seguintes fundamentos:

I – as contratações específicas de abastecimento concentraram-se em percentuais iguais ou inferiores a 5%;

II – os valores superiores a 5% foram identificados, predominantemente, em processos com taxa unificada para abastecimento e manutenção;

III – a taxa unificada incorpora em um único percentual segmentos com margens, custos e estruturas operacionais distintas;

IV – o comércio varejista de combustíveis opera com menor capacidade de absorção de encargos adicionais sem repercussão sobre o preço de venda;

V – taxas elevadas ampliam o risco de inclusão do encargo no preço de bomba;

VI – percentuais elevados podem reduzir o interesse de postos locais no credenciamento e comprometer a cobertura territorial da rede;

VII – a limitação preserva a competitividade e reduz o risco de transferência indireta da remuneração da gerenciadora ao Município.

Assim, os percentuais de **6,00%, 6,02%, 7,50%, 10,00% e 12,00%** foram retirados exclusivamente da média do segmento de combustíveis.

Permaneceram válidos para cálculo os percentuais de **2,00%, 3,50%, 5,00% e 5,00%**.

7.3. Saneamento do segmento de manutenção, peças e serviços

No segmento de manutenção, foram excluídos da média:

I – o percentual igual a **0,00%**;

II – os percentuais superiores a **12,00%**.

7.3.1. Exclusão do percentual de 0%

O percentual de 0% representa contratação em que não houve cobrança de taxa secundária da rede credenciada.

Esse modelo não possui comparabilidade econômica direta com as contratações em que a empresa gerenciadora obtém parte de sua remuneração mediante desconto incidente sobre os valores repassados às oficinas e aos fornecedores.

O gerenciamento da manutenção envolve atividades como:

a) credenciamento e manutenção da rede;

b) recebimento e análise de orçamentos;

c) comparação de preços;

d) validação de peças e serviços;

e) análise dos tempos de execução;

f) auditoria técnica das intervenções;

g) processamento das transações;

h) gestão dos repasses;

i) suporte operacional à Administração e aos estabelecimentos.

A ausência de taxa secundária demonstra que a remuneração correspondente foi estruturada em outro componente econômico ou suportada por modelo comercial distinto.

Sua inclusão reduziria artificialmente a média destinada a representar as taxas efetivamente cobradas da rede de manutenção. Por esse motivo, o percentual de 0% permaneceu registrado no quadro bruto, mas não integrou a memória de cálculo.

7.3.2. Exclusão dos percentuais superiores a 12%

O limite superior de 12% foi estabelecido a partir da distribuição dos percentuais encontrados.

A maior concentração das referências ocorreu entre **2,00% e 10,00%**, tendo sido identificado um percentual de 12% ainda próximo ao limite superior da faixa observada.

Os percentuais de **15,00% e 16,00%**, identificados nas pesquisas atual e anterior, apresentaram afastamento relevante em relação ao núcleo predominante da amostra e foram classificados como valores extremos.

A manutenção desses percentuais na média produziria elevação desproporcional do resultado e ampliaria os seguintes riscos:

I – redução excessiva do valor líquido recebido pelas oficinas e fornecedores;

II – incorporação do encargo aos preços de peças, serviços e mão de obra;

III – desinteresse de estabelecimentos locais no credenciamento;

IV – redução da competitividade dentro da rede;

V – compensação de eventual taxa administrativa reduzida ou negativa;

VI – transferência indireta do custo da gerenciadora ao Município.

O percentual de 12% foi mantido por representar o limite superior ainda inserido na faixa comparável da amostra. Os valores superiores foram retirados da média.

Permaneceram válidos para cálculo os percentuais de **2,00%, 4,50%, 5,46%, 6,00%, 7,50%, 7,73%, 8,00%, 9,75%, 9,76%, 10,00%, 10,00%, 10,00%, 10,00% e 12,00%**.

7.4. Quadro da amostra após o saneamento

7.4.1. Combustíveis

Referência	Percentual válido
Município de Paranavaí/PR	5,00%
Município de Santo Antônio do Descoberto/GO	5,00%
CONVALES/MG	3,50%
Município de Passabém/MG	2,00%

7.4.2. Manutenção, peças e serviços

Referência	Percentual válido
Município de Passabém/MG	2,00%
Município de Glória do Goitá/PE	4,50%
Município de Conceição do Castelo/ES	5,46%
Município de Nova Mamoré/RO	6,00%
Município de Presidente Kubitschek/MG	7,50%
Centro de Intendência da Marinha em São Pedro da Aldeia/RJ	7,73%
SEMAE de Mogi das Cruzes/SP	8,00%
DEMAE de Caldas Novas/GO	9,75%

Tribunal de Justiça do Estado de Goiás	9,76%
Município de Gavião Peixoto/SP	10,00%
CISSUL-SAMU/MG	10,00%
CBMERJ/RJ	10,00%
Município de Felício dos Santos/MG	10,00%
Município de Monte Mor/SP	12,00%

8. MEMÓRIA DE CÁLCULO DAS TAXAS SECUNDÁRIAS

8.1. Segmento de combustíveis

A média do segmento de combustíveis foi calculada com os quatro percentuais remanescentes após o saneamento:

5,00 + 5,00 + 3,50 + 2,00 = 15,50

15,50 ÷ 4 = 3,875%

O resultado foi arredondado para duas casas decimais, observada a terceira casa decimal:

3,875% = 3,88%

A média saneada do segmento de combustíveis corresponde a:

3,88%

O percentual de **3,88%** constitui o limite máximo definitivo da taxa secundária aplicável aos postos de combustíveis.

O repasse líquido mínimo ao estabelecimento credenciado corresponde a:

100,00% − 3,88% = 96,12%

A empresa gerenciadora repassará ao posto credenciado, no mínimo, **96,12% do valor bruto de cada transação**.

8.2. Segmento de manutenção, peças e serviços

A média do segmento de manutenção foi calculada com os quatorze percentuais remanescentes após o saneamento:

2,00 + 4,50 + 5,46 + 6,00 + 7,50 + 7,73 + 8,00 + 9,75 + 9,76 + 10,00 + 10,00 + 10,00 + 10,00 + 12,00 = 112,70

112,70 ÷ 14 = 8,05%

A média saneada do segmento de manutenção corresponde a:

8,05%

O percentual de **8,05%** constitui o limite máximo definitivo da taxa secundária aplicável às oficinas, concessionárias, autopeças, fornecedores de peças, pneus, acessórios, insumos e demais prestadores de serviços de manutenção.

O repasse líquido mínimo ao estabelecimento credenciado corresponde a:

100,00% – 8,05% = 91,95%

A empresa gerenciadora repassará ao estabelecimento credenciado, no mínimo, **91,95% do valor bruto de cada transação**.

9. DEFINIÇÃO DOS LIMITES MÁXIMOS

A pesquisa, o saneamento da amostra e as memórias de cálculo resultaram nos seguintes percentuais:

Segmento	Referências brutas	Referências após saneamento	Média saneada	Limite máximo definitivo	Repasse líquido mínimo
Postos de combustíveis	9	4	**3,88%**	**3,88%**	**96,12%**
Manutenção, peças e serviços	15	14	**8,05%**	**8,05%**	**91,95%**

Ficam definidos como limites máximos das taxas secundárias:

I – **3,88% para os postos de combustíveis**;

II – **8,05% para oficinas, concessionárias, autopeças, fornecedores de peças, pneus, acessórios, insumos e prestadores de serviços de manutenção**.

Os percentuais de 5% e 12% foram utilizados exclusivamente como parâmetros de saneamento da amostra. Não correspondem aos limites contratuais.

Os limites contratuais correspondem integralmente às médias saneadas, arredondadas para duas casas decimais.

A taxa efetivamente negociada pela empresa gerenciadora com cada estabelecimento poderá ser inferior aos percentuais definidos, permanecendo vedada qualquer cobrança superior aos respectivos limites.

Assinatura Eletrônica por: Pablo Henrique da Costa, em: 19/08/2026 14:19:38 - Assistente Executivo de Contratações, CPF: ***.457.666**. Hash: fc490ca45c00b1249bbe3554a4fdf6fb&t=int